



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X kadencja

Druk nr 830

Warszawa, 30 października 2024 r.

Pan

Szymon Hołownia

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 Andrzeja Adamczyka i pana posła Rafała Webera.

(-) Andrzej Adamczyk; (-) Waldemar Andzel; (-) Dorota Arciszewska-Mielewczyk; (-) Anna Baluch; (-) Barbara Bartuś; (-) Jacek Bogucki; (-) Joanna Borowiak; (-) Lidia Burzyńska; (-) Tadeusz Chrzan; (-) Michał Cieślak; (-) Przemysław Czarnek; (-) Magdalena Filipek-Sobczak; (-) Andrzej Gawron; (-) Grzegorz Gaża; (-) Szymon Giżyński; (-) Kazimierz Gołojuch; (-) Robert Gontarz; (-) Mariusz Gosek; (-) Kazimierz Gwiazdowski; (-) Paweł Hreniak; (-) Norbert Jakub Kaczmarczyk; (-) Fryderyk Sylwester Kapinos; (-) Maria Koc; (-) Janusz Kowalski; (-) Wiesław Krajewski; (-) Andrzej Kryj; (-) Mariusz Krystian; (-) Władysław Kurowski; (-) Ewa Leniart; (-) Ewa Malik; (-) Dariusz Matecki; (-) Marek Matuszewski; (-) Teresa Pamuła; (-) Monika Pawłowska; (-) Bolesław Piecha; (-) Anna Pieczarka; (-) Marcin Porzucek; (-) Jacek Sasin; (-) Kazimierz Smoliński; (-) Krzysztof Sobolewski; (-) Katarzyna Sójka; (-) Włodzimierz Tomaszewski; (-) Piotr Uruski; (-) Marcin Warchoń; (-) Rafał Weber; (-) Marek Wesół; (-) Patryk Wicher; (-) Teresa Wilk; (-) Tadeusz Woźniak.

USTAWA
z dnia....
o zmianie ustawy - Kodeks karny

Art. 1. W ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz. U. z 2024 r. poz. 17 i 1228) wprowadza się następujące zmiany:

1) po art. 173 dodaje się art. 173a w brzmieniu:

„Art. 173a. Kto prowadząc pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, nie licząc się ze skutkami swojego czynu powoduje śmierć człowieka:

1) będąc w stanie nietrzeźwości lub

2) będąc pod wpływem środka odurzającego lub

3) w wyniku prowadzenia pojazdu bez posiadania uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień do kierowania pojazdem

- podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 12 albo karze dożywotniego pozbawienia wolności.”;

2) w art. 178:

a) § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. Skazując sprawcę, który popełnił przestępstwo określone w art. 173 § 1 lub 2, art. 173a, art. 174 lub art. 177 § 1 kierując pojazdem bez wymaganych uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień lub 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. 173a, art. 174 lub art. 177 § 1, 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.”,

b) § 3 otrzymuje brzmienie:

„§ 3. W razie skazania, o którym mowa w § 1 lub 1a, sąd może orzec przepadek, o którym mowa w art. 44b, a orzeka go, jeżeli sprawca kierował pojazdem bez wymaganych uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień lub 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.”;

3) w art. 178a:

a) § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. Kto, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub prowadzi bez wymaganych uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym,

podlega karze pozbawienia wolności do lat 3.”,

b) § 4 otrzymuje brzmienie:

„§ 4. Jeżeli sprawca czynu określonego w § 1 był wcześniej prawomocnie skazany za prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo za przestępstwo określone w art. 173, art. 173a, art. 174, art. 177 lub art. 355 § 2 popełnione w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub dopuścił się czynu określonego w § 1 w okresie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych orzeczonego w związku ze skazaniem za przestępstwo,

podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.”,

c) po § 5 dodaje się § 6 w brzmieniu:

„§ 6. Sąd orzeka przepadek, o którym mowa w art. 44b, w razie prowadzenia pojazdu bez posiadania uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień do kierowania pojazdem. Sąd może odstąpić od orzeczenia przepadku, jeżeli zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami.”.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

W ostatnim czasie opinię publiczną mocno zbulwersowały wypadki drogowe, do których doprowadzili kierowcy w stanie nietrzeźwości czy odurzenia środkami psychoaktywnymi, a którzy to łamiąc zasady ruchu drogowego dotyczące ograniczeń prędkości przyczynili się do śmierci innych osób. Sytuacje takie miały miejsce na autostradzie A1, gdzie kierowca jadąc z prędkością ok. 300 km/h przyczynił się do śmierci całej rodziny oraz w Warszawie, gdzie zginęła jedna osoby i kilka osób w stanie ciężkim trafiło do szpitala.

Nie są to jedyne przypadki wypadków komunikacyjnych w ruchu lądowym spowodowanych przez kierowców w stanie nietrzeźwości, odurzenia środkami psychoaktywnymi lub prowadzących pojazdy bez wymaganych uprawnień, co wynika najczęściej z utraty uprawnień z powodu wcześniejszych wykroczeń.

Sytuacje te, dobitnie pokazują, że niezbędna jest taka zmiana prawa karnego, która wprowadzi nowy typ przestępstwa tzw. „zabójstwa drogowego”. Opinia publiczna oczekuje w tym względzie działań konkretnych, zmierzających do wyłączenia z przestrzeni publicznej osób, które łamią przepisy ruchu drogowego nie licząc się z żadnymi konsekwencjami. Posłowie-wnioskodawcy, wychodząc naprzeciw tym oczekiwaniom przygotowali projekt ustawy o zmianie ustawy - Kodeks karny, który to proponuje wprowadzenie nowych rozwiązań w prawie karnym, które mają posłużyć poprawie obecnej sytuacji.

W projekcie ustawy proponuje się wprowadzenie szczególnego rodzaju przestępstwa tzw. „zabójstwa drogowego”. Na podstawie nowych przepisów wymiar sprawiedliwości będzie mógł przyjąć, że sprawca zabójstwa w ruchu komunikacyjnym (lądowym, wodnym lub powietrznym) działał umyślnie, jeżeli kierował pojazdem w stanie nietrzeźwym lub będąc odurzonym i było mu obojętne czy inni uczestnicy ruchu komunikacyjnego przeżyją jego jazdę w takim stanie. Projektodawcy liczą, że ta nowa konstrukcja prawna umożliwi sądom sprawne orzekanie o winie sprawców najcięższych wypadków drogowych, które kończą się śmiercią przypadkowych osób.

W obowiązującej ustawie - Kodeks karny od marca 2024 roku obowiązują przepisy dotyczące przypadku pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę wypadku w ruchu lądowym. Przepadek następuje za jazdę po alkoholu lub w stanie odurzenia. Niniejszy projekt ustawy

przewiduje, że również jazda pojazdem bez wymaganych uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień będzie podstawą do jego przepadku. Zjawisko jazdy bez wymaganych uprawnień i powodowania wypadku drogowego w niewielkim stopniu dotyczy bowiem kierowców, którzy prawa jazdy nigdy nie mieli albo im je cofnięto i wsiadają za kierownicę by np. sprawdzić czy poćwiczyć swoje umiejętności. Najczęściej mamy tu do czynienia z sytuacją, w której to kierowca traci uprawnienia za wykroczenia drogowe tj. jazdę w stanie nietrzeźwości, przekroczenia prędkości. Wsiadając za kierownicę bez uprawnień łamie kolejne reguły drogowe i obojętne są mu skutki łamania przez siebie zasad ruchu drogowego. Dla uczestników ruchu drogowego przywołane okoliczności są potencjalnie niebezpieczne, dlatego też projektodawcy proponują, by przepadek auta następował w sytuacji spowodowania wypadku podczas prowadzenia auta bez wymaganych uprawnień ale również za jazdę bez wymaganych uprawnień. W tym drugim przypadku proponuje się aby sąd mógł odstąpić od orzeczenia przepadku, jeżeli zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami. Projekt zakłada również rozszerzenie regulacji przewidzianej w art. 178a kodeksu karnego, poprzez wprowadzenie penalizacji do 3 lat pozbawienia wolności prowadzenia bez wymaganych uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym.

Przedmiot projektu ustawy nie jest objęty 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:

Andrzej Adamczyk, Rafał Weber

I. Część wstępna

[1] Zwięzły opis zidentyfikowanego problemu i proponowanych rozwiązań.

Projekt ustawy rozwiązuje problem pijanych lub odurzonych kierowców na drogach oraz tych poruszających się bez wymaganych uprawnień. W 2022 roku, według danych Eurostatu, w wyniku wypadków drogowych, w tym spowodowanych przez pijanych kierowców, śmierć poniosło w Polsce 1 896 osób.

W projekcie ustawy proponuje się wprowadzenie przestępstwa tzw. zabójstwa drogowego. Na podstawie nowych przepisów wymiar sprawiedliwości będzie mógł założyć, że osoba, która nietrzeźwa, odurzona wsiadła za kierownicę i brała udział w śmiertelnym wypadku, jeszcze na etapie włożenia klucza do stacyjki auta zgodziła się na to, że swoim zachowaniem mogła doprowadzić do czyjejś śmierci, nawet jeżeli nie chciała zrobić tego celowo. Było jej natomiast obojętne jaki skutek przyniosą jej zachowania.

W obowiązującej ustawie - Kodeks karny od marca 2024 roku obowiązują przepisy dotyczące przypadku pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym. Przepadek następuje za jazdę po alkoholu lub w stanie odurzenia. Niniejszy projekt ustawy przewiduje, że również jazda pojazdem bez wymaganych uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień będzie podstawą do jego przypadku. Zjawisko jazdy bez wymaganych uprawnień w niewielkim stopniu dotyczy bowiem kierowców, którzy prawa jazdy nigdy nie mieli albo im je cofnięto i wsiadają za kierownicę by np. sprawdzić czy poćwiczyć swoje umiejętności. Najczęściej mamy tu do czynienia z sytuacją, w której to kierowca traci uprawnienia za wykroczenia drogowe tj. jazdę w stanie nietrzeźwości, przekroczenia prędkości. Wsiadając za kierownicę bez uprawnień łamie kolejne reguły drogowe i obojętne są mu skutki łamania przez siebie zasad ruchu drogowego. Dla uczestników ruchu drogowego przywołane okoliczności są potencjalnie niebezpieczne, dlatego też projektodawcy proponują, by przypadek auta następował w sytuacji spowodowania wypadku podczas prowadzenia auta bez wymaganych uprawnień ale również za jazdę bez wymaganych uprawnień. W tym drugim przypadku proponuje się aby sąd mógł odstąpić od orzeczenia przypadku, jeżeli zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami. Projekt zakłada również rozszerzenie regulacji przewidzianej w art. 178a kodeksu karnego, poprzez wprowadzenie penalizacji do 3 lat pozbawienia wolności prowadzenia bez wymaganych uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym.

W przypadku nie przyjęcia nowych rozwiązań legislacyjnych podana liczba drogowych wypadków ze skutkiem śmiertelnym nie zmniejszy się.

[2] Czy były rozważane rozwiązania alternatywne?

➤ Tak

Jako alternatywę rozważano brak rozwiązań legislacyjnych, jednak oczekiwanie społeczne skłoniło projektodawców do podjęcia prac nad zmianami, które wypełnią istotną lukę w prawie karnym polegającą na wprowadzeniu kwalifikowanego typu „zabójstwa drogowego”.

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

[3] Jakie są przewidywane skutki prawne projektowanych rozwiązań?

Projekt wprowadza nowe rozwiązania legislacyjne w ustawie – Kodeks karny. W obecnie obowiązującej ustawie brakuje definicji zabójstwa drogowego, zaś niniejszy projekt w sposób opisowy ją wprowadza. W obowiązującym prawie nie ma też unormowania, które pozwalałoby dokonać przepadku pojazdu za jazdę bez wymaganych uprawnień i proponowane rozwiązania zakładają wprowadzenie zmian mających na celu uzupełnienie tego braku.

Proponowane rozwiązania są zgodne z Konstytucją RP, w tym z konstytucyjnym standardem ochrony wolności i praw.

[4] Jakie są przewidywane skutki społeczne projektowanych rozwiązań?

Skutki społeczne projektowanych rozwiązań są związane z oczekiwaniami społecznymi w zakresie zwiększenia kar za jazdę pod wpływem alkoholu lub środków psychoaktywnych lub bez wymaganych uprawnień. Oczekiwania społeczne są związane z chęcią zmniejszenia liczby wypadków drogowych przez nieodpowiedzialnych kierowców oraz jeśli już czynu zabronionego się dopuszczają, karania ich w sposób adekwatny do popełnionego przewinienia.

Projekt oddziałuje na całe społeczeństwo, zwiększając poczucie bezpieczeństwa na drodze. Zmniejszy też liczbę wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym, co wpłynie na stabilność emocjonalną i finansową rodzin.

[5] Jakie są przewidywane skutki gospodarcze projektowanych rozwiązań?

Projekt nie wywołuje skutków gospodarczych i nie ma wpływu na mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców (MŚP).

[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?

Projekt ustawy nie wpływa na budżety jednostek samorządu terytorialnego i będzie miało niewielki, ale pozytywny wpływ na budżet państwa poprzez zwiększenie wpływów z przepadku aut.

Projekt niekorzystnie wpłynie na zasoby pieniężne kierowców łamiących zasady ruchu drogowego, gdyż częściej względem nich będzie orzekany przepadek pojazdu.

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

Nie dotyczy

[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, 7 listopada 2024 r.

BEOS-WPEiM-2393/24

12-01 SZEPARS
DS. 1120. 402. 2024
8 XI 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny (przedstawiciele wnioskodawców: poseł Andrzej Adamczyk i poseł Rafał Weber)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2022 r. poz. 990, ze zm.) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Projekt ustawy zawiera przepisy nowelizujące ustawę z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny¹, zwaną dalej „k.k.”. Zaproponowano wprowadzenie do katalogu przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji² nowego typu przestępstwa, tzw. zabójstwa drogowego. Zgodnie z projektowanym art. 173a k.k. karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 12 albo karze dożywotniego pozbawienia wolności podlegałaby osoba, która prowadząc pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, nie licząc się ze skutkami swojego czynu, powoduje śmierć człowieka, będąc w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub prowadząc pojazd bez posiadania uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień do kierowania pojazdem.

W związku z rozszerzeniem katalogu przestępstw zaproponowano zmianę art. 178 i art. 178a k.k., przewidujących odpowiednio zaostrzenie karalności wobec sprawcy katastrofy lub wypadku oraz penalizację prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego.

Modyfikacja pierwszego z tych artykułów zakłada, że zaostrzenie karalności za popełnienie przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji³ następowałoby także wobec sprawcy kierującego pojazdem bez

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L. dz. SPS-WP. 020. 167. 6. 2024
Data wpływu 08. 11. 2024 r.

¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 17 i 1228.

² Rozdział XXI k.k.

³ Określonego w art. 173 § 1 lub 2, dodawanym art. 173a, art. 174 lub art. 177 § 1 k.k.

posiadania wymaganych uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień. W razie skazania sąd orzekałby przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym lub jego równowartość (projektowane brzmienie art. 178 § 1 i 3 k.k.).

Zgodnie z zaproponowaną zmianą art. 178a § 1 k.k. karze pozbawienia wolności do lat 3 podlegałaby m.in. osoba, która prowadzi – bez wymaganych uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień – pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Jeżeli sprawca dopuścił się tego samego czynu w okresie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, orzeczonego w związku ze skazaniem za przestępstwo, podlegałby karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5. Tej samej karze podlegałby sprawca, który był wcześniej prawomocnie skazany za prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo za przestępstwo określone w art. 173, dodawanym art. 173a, art. 174, art. 177 lub art. 355 § 2 k.k. popełnione w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (projektowane brzmienie art. 178a § 4 k.k.). W razie prowadzenia pojazdu bez posiadania uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień do kierowania pojazdem sąd orzekałby przepadek pojazdu mechanicznego lub jego równowartość. Sąd mógłby odstąpić od orzeczenia przepadku, jeżeli zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami (dodawany art. 178a § 6 k.k.).

Proponowana ustawa ma wejść w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

Ze względu na przedmiot projektu ustawy należy wskazać art. 83 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TfUE), zgodnie z którym Parlament Europejski i Rada, stanowiąc w drodze dyrektyw, mogą ustanowić normy minimalne odnoszące się do określania przestępstw oraz kar w dziedzinach szczególnie poważnej przestępczości o wymiarze transgranicznym, wynikające z rodzaju lub skutków tych przestępstw lub ze szczególnej potrzeby wspólnego ich zwalczania⁴.

Przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego, w tym kierowania pojazdem pod wpływem alkoholu lub środków odurzających, dotyczy dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego⁵, zwanej dalej „dyrektywą 2015/413”. Celem dyrektywy jest

⁴ Artykuł 83 ust. 1 TfUE przewiduje kompetencję do harmonizacji prawa karnego materialnego w dziesięciu wymienionych w nim obszarach oraz stanowi, że w zależności od rozwoju przestępczości Rada może przyjąć decyzję określającą inne dziedziny przestępczości spełniające kryteria wskazane w tym przepisie.

⁵ Dz. Urz. UE L 68 z 13.3.2015, s. 9.

zapewnienie wysokiego poziomu ochrony wszystkich uczestników ruchu drogowego w Unii poprzez ułatwienie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego, a tym samym ułatwienie egzekwowania kar, w przypadkach gdy te przestępstwa lub wykroczenia popełniane są podczas kierowania pojazdami zarejestrowanymi w innym państwie członkowskim niż państwo członkowskie, w którym je popełniono.

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

Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu drogowemu nie stanowią dziedziny przestępczości w rozumieniu art. 83 ust. 1 TfUE. Oznacza to, że harmonizacja prawa karnego materialnego w odniesieniu do przestępstw przeciwko bezpieczeństwu drogowemu stanowi domenę ustawodawcy krajowego.

Dyrektywa 2015/413 nie reguluje kwestii zawartych w przepisach opiniowanego projektu.

4. Konkluzja

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

Autor:

Marcin Fryźlewicz

ekspert ds. legislacji

w Biurze Ekspertyz

i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:

Wicedyrektor Biura Ekspertyz

i Oceny Skutków Regulacji

Ziemowit Cieřlik

Warszawa, 7 listopada 2024 r.

BEOS-WPEiM-2394/24

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

DS. 1120.432.2024(2)
8 XI 2024

**Opinia w sprawie stwierdzenia – w trybie art. 95a ust. 3 regulaminu Sejmu
– czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny
(przedstawiciele wnioskodawców: poseł Andrzej Adamczyk i poseł Rafał
Weber) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej**

Projekt ustawy zawiera przepisy nowelizujące ustawę z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny¹, zwaną dalej „k.k.”. Zaproponowano wprowadzenie do katalogu przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji² nowego typu przestępstwa, tzw. zabójstwa drogowego. Zgodnie z projektowanym art. 173a k.k. karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 12 albo karze dożywotniego pozbawienia wolności podlegałaby osoba, która prowadząc pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, nie licząc się ze skutkami swojego czynu, powoduje śmierć człowieka, będąc w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub prowadząc pojazd bez posiadania uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień do kierowania pojazdem.

W związku z rozszerzeniem katalogu przestępstw zaproponowano zmianę art. 178 i art. 178a k.k., przewidujących odpowiednio zaostrzenie karalności wobec sprawcy katastrofy lub wypadku oraz penalizację prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego.

Modyfikacja pierwszego z tych artykułów zakłada, że zaostrzenie karalności za popełnienie przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji³ następowałoby także wobec sprawcy kierującego pojazdem bez posiadania wymaganych uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień. W razie skazania sąd orzekałby przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym lub jego równowartość (projektowane brzmienie art. 178 § 1 i 3 k.k.).

Zgodnie z zaproponowaną zmianą art. 178a § 1 k.k. karze pozbawienia wolności do lat 3 podlegałaby m.in. osoba, która prowadzi – bez wymaganych

¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 17 i 1228.

² Rozdział XXI k.k.

³ Określonego w art. 173 § 1 lub 2, dodawanym art. 173a, art. 174 lub art. 177 § 1 k.k.

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L. dz. SPS-WP.020.167.7.2024
Data wpływu 08.11.2024

uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień – pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Jeżeli sprawca dopuścił się tego samego czynu w okresie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, orzeczonego w związku ze skazaniem za przestępstwo, podlegałby karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5. Tej samej karze podlegałby sprawca, który był wcześniej prawomocnie skazany za prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo za przestępstwo określone w art. 173, dodawanym art. 173a, art. 174, art. 177 lub art. 355 § 2 k.k. popełnione w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (projektowane brzmienie art. 178a § 4 k.k.). W razie prowadzenia pojazdu bez posiadania uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień do kierowania pojazdem sąd orzekałby przepadek pojazdu mechanicznego lub jego równowartość. Sąd mógłby odstąpić od orzeczenia przepadku, jeżeli zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami (dodawany art. 178a § 6 k.k.).

Projekt nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa UE.

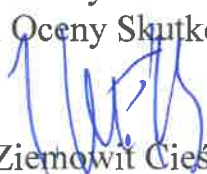
Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny **nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej.**

Autor:

Marcin Fryźlewicz
ekspert ds. legislacji
w Biurze Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:

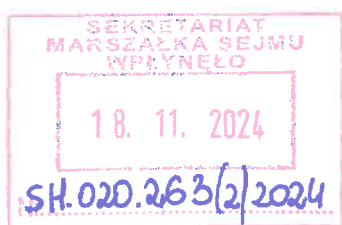
Wicedyrektor Biura Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji



Ziemowit Cieślak



Krakowski
Instytut
Prawa
Karnego
Fundacja



dr hab. Mikołaj Małecki
Piotr Banaśkiewicz
Kordian Bielak
Kacper Hejnar
Bartosz Joniak
Łukasz Kraj
Lena Orzechowska
Kacper Szajor
Jakub Tomaszek
Hubert Trzeciński
Maciej Wójcik

Uniwersytet Jagielloński

Kraków, 15.11.2024 r.

EKSPERTYZA

Zabójstwo drogowe. Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny z 30.10.2024 r., SH-020-263/24, Sejm X kadencji

Treść projektu online

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. SPS - 4 P. 020.267, 8.2024

18. 11. 2024

Data wpływu

REKOMENDACJA

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny z 30 października 2024 r., SH-020-263/24, Sejm X kadencji nie spełnia podstawowych standardów prawidłowo stworzonych przepisów prawa karnego. Jego naprawienie w procesie legislacyjnym nie jest racjonalnie możliwe. Z tego powodu projektowi nie należy nadawać dalszego biegu w procesie legislacyjnym.

ANALIZA

1. W przedłożonym 30 października 2024 r. projekcie nowelizacji Kodeksu karnego grupa posłów proponuje wprowadzenie do ustawy karnej nowego typu czynu zabronionego pod groźbą kary (art. 173a) o treści: „**Kto prowadząc pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, nie licząc się ze skutkami swojego czynu powoduje śmierć człowieka: 1) będąc w stanie nietrzeźwości lub 2) będąc pod wpływem środka odurzającego lub 3) w wyniku prowadzenia pojazdu bez posiadania uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień do kierowania pojazdem – podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 12 albo karze dożywotniego pozbawienia wolności**”.

Propozycja ma zostać obudowana zmianami wynikowymi, polegającymi na dodaniu art. 173a do art. 178 § 1 k.k., zaostrzającego odpowiedzialność karną dla sprawców omawianego czynu, łącznie z rozszerzeniem zakresu normowania art. 178 § 1 k.k. na sprawców kierujących pojazdem bez wymaganych uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień. Ponadto projekt wprowadza obligatoryjne orzeczenie przepadku (art. 178 § 3 k.k.) również w stosunku do kierujących pojazdem bez wymaganych uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień. Propozycją objęte jest też rozszerzenie zakresu normowania przestępstwa formalnego z art. 178a § 1 k.k. na

prowadzących pojazd bez uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień oraz rozszerzenie typu kwalifikowanego przez wcześniejsze skazanie z § 4 także na prawomocne skazanie za przestępstwo określone w proponowanym art. 173a. Dodatkowo projekt wprowadza do art. 178a k.k. nowy § 6 z obligatoryjnym przypadkiem pojazdu w stosunku do sprawców prowadzących pojazd bez posiadania uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień, z analogiczną do § 5 możliwością odstąpienia od orzeczenia przypadku tylko w wyjątkowych okolicznościach.

2. Kluczowym znamieniem proponowanego przepisu jest określenie: „nie licząc się ze skutkami czynu”. Tak skonstruowane znamię wywołuje szereg zastrzeżeń.

W pierwszej kolejności należy wypunktować, że przepis posługuje się znamieniem „skutki” w liczbie mnogiej. Zwrot ten w żaden sposób nie precyzuje, o jakie skutki czynu ma chodzić. Jednocześnie użycie liczby mnogiej jasno wskazuje na to, że nie chodzi wyłącznie o śmierć człowieka, która jest jedynie jednym (*singularis*) skutkiem omawianego czynu. Nieliczenie się ze skutkami (*pluralis*) dotyczyć więc musi zdecydowanie bogatszego spektrum następstw inkryminowanego zachowania. Może to prowadzić do wniosku, że chodzi o jakiegokolwiek skutki zachowania opisanego w art. 173a, niekoniecznie polegające na powodowaniu śmierci człowieka.

Przykładowo, jeżeli sprawca liczy się z tym, że biorąc udział w nielegalnym wyścigu może doprowadzić do wymuszenia pierwszeństwa na drodze i w rezultacie niegroźnej kolizji drogowej, to nie będzie wówczas spełnione omawiane znamię (nieprawda, że „nie liczył się ze skutkami czynu”, gdyż się z nimi liczył), a zatem wykluczona będzie jego odpowiedzialność na podstawie tego przepisu. Tak skonstruowane znamię zaprzecza sensowi proponowanej nowelizacji.

3. W przepisie posłużono się sformułowaniem: „skutki czynu”. Omawiany przepis nie precyzuje, jak rozumieć „czyn”, z którego skutkami ma nie liczyć się jego sprawca. Kwestia ta okazuje się kluczowa z uwagi na szeroko zakreślone znamiona czasownikowe omawianego typu czynu zabronionego pod groźbą kary, które polegają na powodowaniu śmierci podczas prowadzenia pojazdu mechanicznego. „Czynem”, o którego skutki chodzi, jest więc nie jedynie „punktowe” powodowanie określonego skutku, lecz rozciągnięte w czasie „prowadzenie” pojazdu. Taki wniosek uzasadniony jest dogmatycznym rozumieniem pojęcia „czyn”, który w tym kontekście powinien wskazywać na „cały” czyn zabroniony stypizowany w art. 173a („ten sam czyn” w sensie art. 11 § 1 k.k.), a nie tylko jego fragment czy aspekt. Chodzi więc o skutki „całego” prowadzenia pojazdu – rozciągniętego w czasie zdarzenia historycznego – a nie tylko o jeden skutek sprowadzający się do powodowania śmierci.

Dodatkowo, wniosek taki wynika z kodeksowej specyfiki znamion budujących opisy przestępstw znamiennych skutkiem, w ramach których opis powodowania skutku koncentruje się na określeniu inkryminowanego skutku bez dookreślenia specyfiki samego zachowania sprawczego (typowy zwrot wprowadzający taką penalizację to „powoduje skutek”). Skoro jednak w art. 173a zawarto bogatą charakterystykę czynu podlegającego karze w ramach tej ustawowej konstrukcji, polegającą na prowadzeniu pojazdu i to w szczególnie kwalifikowanych okolicznościach (punkty 1-3), chodzić powinno raczej o nieliczenie się sprawy ze skutkami tak scharakteryzowanego, bogatego w znamiona czynu, o którym mowa w całym art. 173a.

Wziąwszy pod uwagę wskazane ustalenia, **proponowany przepis okazuje się dysfunkcyjny, gdyż wystarczy, by sprawca liczył się z przynajmniej niektórymi skutkami czynu określonego w art. 173a w dowolnym momencie popełnianego czynu (np. skutkami prowadzenia pojazdu niesprowadzającymi się wyłącznie do**

powodowania śmierci człowieka), a w ten sposób uchroni się od zarzutu popełnienia czynu polegającego na nie liczeniu się ze skutkami czynu, jak o tym stanowi proponowany art. 173a. Przepis jest więc konstrukcyjnie wadliwy, w praktyce może przez to pozostać pusty, a poprzez to wyklucza realizację celów, o jakie chodziło projektodawcy.

4. Przystępując do analizy znamienia „nie licząc się”, należy podkreślić, że **generuje ono szereg poważnych zastrzeżeń prawnych, istotnych wątpliwości wykładniczych i znaczących niespójności na gruncie obowiązującego systemu prawa karnego materialnego.**

Rozpocząć należy od intencji projektodawców wyrażonej w słowach: „W projekcie ustawy proponuje się wprowadzenie szczególnego rodzaju przestępstwa tzw. «zabójstwa drogowego». Na podstawie nowych przepisów wymiar sprawiedliwości będzie mógł przyjąć, że sprawca zabójstwa w ruchu komunikacyjnym (lądowym, wodnym lub powietrznym) działał umyślnie, jeżeli kierował pojazdem w stanie nietrzeźwym lub będąc odurzonym i było mu obojętne czy inni uczestnicy ruchu komunikacyjnego przeżyją jego jazdę w takim stanie”.

Projektodawca wskazuje wprost, że chodzi o sytuację, gdy sprawcy „było obojętne”, czy inni uczestnicy ruchu przeżyją jego jazdę. Kryterium obojętności nawiązuje wprost do koncepcji obojętności W. Woltera, opisanej przed laty w doktrynie prawa karnego przez tego przedstawiciela Krakowskiej Szkoły Prawa Karnego i stosowanej współcześnie przez sądy (zob. przykładowo: wyrok SN z 6 III 2008 r., III K 456/07; postanowienie SN z 9 VII 2020 r., II K 394/19; wyrok SA we Wrocławiu z 26 IX 2012 r., II AKa 218/12; wyrok SA w Katowicach z 24 IX 2020 r., II AKa 128/20). Konstrukcja obojętności to dogmatyczne wyjaśnienie znamienia „godzić się” użytego w art. 9 § 1 k.k., określającego tzw. zamiar wynikowy (ewentualny) jako jedną z odmian umyślności.

Już w tym miejscu należy więc podkreślić, że użycie przez projektodawcę odmiennego znamienia w art. 173a wywoła wątpliwości odnośnie do jego rozumienia, zważywszy, że nie posłużono się tu zwrotem analogicznym jak w przypadku zamiaru wynikowego tzn. „godząc się na skutki czynu”, lecz wprowadzono odmienne określenie „nie licząc się ze skutkami czynu”. Zabieg ten nie został w żadnym zakresie uzasadniony w projekcie nowelizacji.

Zaaplikowanie zasad wykładni zakazujących dokonywania wykładni synonimicznej oraz uwzględnienie reguły *lege distinguente* stawia pod znakiem zapytania deklarację, że w rzeczywistości chodzi tu o obojętność sprawcy na skutki czynu, skoro celowo posłużono się innym pojęciem niż godzenie się, które występuje w Kodeksie karnym od początku jego obowiązywania i interpretowane jest dość powszechnie właśnie w kategoriach wolterowskiej obojętności. Użycie zupełnie nowego znamienia, nieznanego dotychczas ustawie karnej, wywoła konieczność dokonania jego wykładni, ta zaś musi uwzględniać obecne już w ustawie karnej znamiona strony podmiotowej, zdeterminowane przez definicje z art. 9 k.k. Jeżeli znamie – w efekcie złożonych zabiegów wykładniczych – i tak miałyby być rozumiane identycznie jak godzenie się określone wart. 9 § 1 k.k., **mamy tu tak czy inaczej do czynienia z błędem legislacyjnym polegającym na użyciu – bez uzasadnienia – dwóch różnych pojęć na oznaczenie tego samego zjawiska.**

5. Odróżnienie „nieliczenia się” (art. 173a) od „godzenia się” (art. 9 § 1 k.k.) prowadzi do dalej idących komplikacji. Zgodnie z art. 9 § 1 k.k. charakterystyka tzw. zamiaru wynikowego składa się z określenia tzw. sfery intelektualnej zamiaru oraz jego sfery wolicjonalnej: „przewidując możliwość jego popełnienia na to się godzi”. Jednak w proponowanym art. 173a projektodawca posłużył się wyłącznie znamieniem „nie licząc się”, bez uwzględnienia komponentu intelektualnego (przepis nie operuje

określeniem: „przewidując możliwość nie liczy się ze skutkami czynu” bądź analogicznym, na wzór art. 9 § 1 k.k.). Rodzi to istotne wątpliwości dotyczące rozumienia wskazanego pojęcia jako faktycznie wprowadzającego do treści przepisu znamię umyślności, gdyż – o czym będzie jeszcze mowa niżej – na gruncie tak sformułowanego przepisu możliwa jest właśnie z gruntu odmienna interpretacja.

Po pierwsze, brak powiązania znamienia „nieliczenia się” z informacją o sferze intelektualnej sprawcy (kontekst systemowy art. 9 § 1 k.k.) może wskazywać na to, że w przepisie tym chodzi o nieliczenie się sprawcy ze skutkami czynu bez względu na to, czy przewiduje je, czy nie. Tak rozumiane znamię wprowadzałoby do przepisu znamię nieumyślności: sprawca nie liczy się ze skutkami czynu, bo w ogóle ich nie przewiduje lub też ignoruje je w swoich kalkulacjach jako np. mało prawdopodobne. **Nie mielibyśmy więc tu do czynienia z żadnym „zabójstwem drogowym”, lecz odpowiedzialnością karną za czyn nieumyślny. Proponowany przepis jest więc w tym ujęciu wprost sprzeczny z deklaracjami projektodawców, ujawnionymi w uzasadnieniu.**

Po drugie, sama wykładnia sformułowania „nie liczyć się z czymś” może prowadzić do wniosku o penalizacji zachowania nieumyślnego, gdyż sprawca może nie liczyć się ze skutkami czynu właśnie dlatego, że w ogóle ich nie przewiduje, a zatem proponowany przepis określałby nadal znamiona swego rodzaju nieumyślnego wypadku. **Wskazane zastrzeżenia ujawniają poważne wady legislacyjne i koncepcyjne, jakim obarczony jest proponowany przepis, wprowadzający na grunt ustawy karnej co najmniej istotny zamęt terminologiczny.**

6. Kontynuując wątek strony podmiotowej omawianego czynu należy podkreślić, że projektodawca posługuje się w art. 173a konwencją językową charakterystyczną dla typu nieumyślnego w kontekście

pozbawiania życia człowieka. W proponowanym przepisie kryminalizuje bowiem „powodowanie śmierci człowieka”. Jest to sformułowanie pojawiające się nie w art. 148 k.k., gdzie mowa o zabójstwie, lecz w art. 155 k.k., kryminalizującym nieumyślne spowodowanie śmierci człowieka, a także np. w art. 177 k.k. („powoduje wypadek” z nieumyślnym następstwem śmiertelnym). W przepisie nie użyto określenia „zabija”, charakterystycznego dla umyślnych typów skutkowych, lecz posłużono się znamieniem charakterystycznym dla typów nieumyślnych. Stwarza to dodatkowe trudności interpretacyjne w zakresie przesądzenia o stronie podmiotowej czynu, ponieważ użycie tego sformułowania umiejscawia przepis w określonym kontekście systemowym – typów nieumyślnych. **Zważywszy na to, że przepis nie operuje nawiązaniem do intelektualnego komponentu mentalnego („przewiduje możliwość”), jest on pod tym względem nietransparentny, wprowadza terminologiczny chaos i nie ujawnia w dostateczny sposób rzeczywistych intencji projektodawców.**

7. Wykładnia określenia „nie licząc się” nie prowadzi do uzyskania jednoznacznych rezultatów na gruncie językowych reguł wykładni. *Słownik języka polskiego PWN* pod hasłem „liczyć się” umieszcza następującą definicję: 1. «być liczonym, obliczanym», 2. «mieć znaczenie, być brany pod uwagę» 3. «brać coś pod uwagę, uwzględniać w swoich planach» 4. *pot.* «rozliczać się» (<https://sjp.pwn.pl/slowniki/liczy%C4%87%20si%C4%99.html>). Z kolei *Inny słownik języka polskiego*, red. M. Bańko, Warszawa 2000, s. 766 wskazuje: „Jeśli ktoś liczy się z czymś, to bierze to pod uwagę”. *Współczesny słownik języka polskiego*, red. B. Dunaj, Warszawa 2007, s. 755 wskazuje pod hasłem „liczyć się”: „uwzględniać w swoim działaniu, postępowaniu dodatkowe czynniki, nie lekceważyć kogoś lub czegoś”.

Szczególne znaczenie ma definicja z pkt 2 i 3 *Słownika języka polskiego PWN* – skoro „liczyć się” to „być brany pod uwagę”, to sformułowanie „nie licząc się ze skutkami swego czynu” rozumiane być powinno jako „sprawca nie bierze pod uwagę skutków swojego czynu”. Na gruncie definicji *Współczesnego słownika języka polskiego* otrzymujemy zaś rozumienie: „nie uwzględniać w swoim działaniu”, „lekceważyć kogoś lub coś”. Jak widać, określenia te mogą być rozumiane w ten sposób, że sprawca nie formułuje żadnej wewnętrznej opinii na temat możliwych skutków; nie określa sobie w myślach, czy chciałby, by one wystąpiły, czy wręcz przeciwnie; przewiduje ich zaistnienie, lecz je lekceważy, lub właśnie lekceważy je, bo sądzi, że są mało prawdopodobne. Można wręcz twierdzić, że sprawca po prostu nie myśli w jakiś szczególny sposób o rezultatach swojego czynu.

Z jednej strony można więc próbować twierdzić, że nie jest to nic innego jak definicja godzenia się, a więc zamiar ewentualny z art. 9 § 1 k.k. (sprawca ani chce, ani nie chce, by doszło do popełnienia czynu zabronionego – nie konkretyzuje tego, mimo że przewiduje realne ryzyko wystąpienia skutku). Argumentów za uznaniem zwrotu „nie licząc się ze skutkami swego czynu” za w gruncie rzeczy zamiar ewentualny w rozumieniu art. 9 § 1 k.k. dostarcza także uzasadnienie projektu, w którym czytamy: „osoba, która nietrzeźwa, odurzona wsiadła za kierownicę i brała udział w wypadku śmiertelnym, jeszcze na etapie włożenia kluczyka do stacyjki auta **zgodziła się** na to, że swoim zachowaniem mogła doprowadzić do czyjejś śmierci, nawet jeśli **nie chciała** zrobić tego celowo” (podkreśl. nasze). Użycie zwrotu „zgodziła się” (brzmi podobnie do „godzi się” z art. 9 § 1 k.k.) oraz przeciwstawienie go innemu pojęciu – „chciała” wskazywałoby, że projektodawcy mieli na myśli zamiar ewentualny. **W tym ujęciu projekt jednak nie rozwiązuje żadnego realnego problemu, gdyż już w obecnym stanie prawnym istnieje możliwość skazania sprawcy za**

zabójstwo zagrożone nawet dożywotnim pozbawieniem wolności, o ile uda się wykazać, że chciał lub godził się on na skutek śmiertelny w rozumieniu art. 9 § 1 k.k. Z różnorodnych powodów ustalenia w tym przedmiocie okazują się wyjątkowo problematyczne, zaś utożsamienie nowego przepisu z typem umyślnym znamionnym zamiarem wynikowym powieli bez żadnych zmian wskazane trudności (zarazem ograniczając odpowiedzialność karną za zabójstwo tylko do kilku sytuacji wyszczególnionych w punktach 1-3). W tym ujęciu proponowana nowelizacja okazuje się zbędna w kontekście celów kryminalno-politycznych – udowodnienie godzenia się sprawcy na skutek pozwala już dziś skazać go za zabójstwo, a bez wykazania, że chciał lub godził się na skutek, przyjęcie umyślności nie jest możliwe. Utożsamianie nieliczenia się z godzeniem niczego w tym zakresie nie zmieni.

Z drugiej strony można jednak utrzymywać, że określenie „nie licząc się” nie wskazuje jednoznacznie na dostateczny poziom przewidywania możliwości nastąpienia skutku, który wymagany byłby dla przyjęcia kodeksowego godzenia się zdeterminowanego rozumieniem art. 9 § 1 k.k. ani też nie jest klasycznym „godzeniem się” w rozumieniu wolicjonalnym. Otrzymujemy więc zmodyfikowane znamię quasi-godzenia się odbiegające od jego rozumienia określonego w części ogólnej Kodeksu karnego, co wywołuje problem określenia relacji tak sformułowanego typu czynu zabronionego do definicji umyślności, a także zaliczenia go w poczet typów rozdzielonych dychotomicznie na typy umyślne i typy nieumyślne. Skoro więc, zgodnie z art. 9 § 1 k.k. zamiar ewentualny ma postać przewidywania możliwości popełnienia czynu zabronionego (na płaszczyźnie intelektualnej) i godzenia się (na płaszczyźnie woluntatywnej), to znamię strony podmiotowej „nie liczenia się z konsekwencjami własnego czynu” należałoby rozumieć jako nową postać zamiaru, lecz taka nowa postać zamiaru zostałyby wprowadzona na poziomie części szczególnej prawa karnego w typie

czynu zabronionego, a nie w jego części ogólnej. **Bez zmiany art. 9 k.k. wprowadzenie nieznanej wcześniej nowej postaci zamiaru – pomijając już w tym miejscu kwestię zasadności takiej nowelizacji – naruszałoby stabilność kodyfikacji karnej.**

Po trzecie, można utrzymywać, że znamię to koduje zupełnie odmienne rozumienie strony podmiotowej czynu, stanowiące swoiste *novum* w strukturze strony podmiotowej przyjmowanej w systemie polskiego prawa karnego – nie określa jednoznacznie, czy mamy tu do czynienia z zamiarem wynikowym, quasi-zamiarem, świadomą nieumyślnością, nieświadomą nieumyślnością itd.

Bez względu na przyjęty pogląd, **samo pojawienie się wskazanych wątpliwości, które trzeba będzie przewyższać skomplikowanymi zabiegami wykładniczymi sprawia, że proponowany przepis wywoła nieprzewidywalne konsekwencje praktyczne.**

8. Przyjmując założenie, że w art. 173a chodzi o godzenie się sprawcy na skutki czynu (typ umyślny popełniany z zamiarem wynikowym), **ujęcie takie generuje trudno akceptowalne konsekwencje i rodzi wręcz absurdalne skutki w sferze kar grożących za umyślne pozbawienie człowieka życia.**

Gdy ustawodawca w znamionach czynu zabronionego jasno określa stronę podmiotową czynu, to do realizacji danego czynu zabronionego może dojść wyłącznie wówczas, gdy określona w przepisie strona podmiotowa zostaje zrealizowana. Dla przykładu w ramach podżegania (art. 18 § 2 k.k.) sformułowanie „kto chcąc” oznacza, że można je popełnić tylko w zamiarze bezpośrednim. Z kolei zwrot „kto w zamiarze” określający umyślność przy usiłowaniu (art. 13 § 1 k.k.) umożliwia jego popełnienie w obu postaciach zamiaru. Kierując się tą zasadą należałoby przyjąć, że z uwagi na brzmienie przepisu,

przestępstwo z proponowanego art. 173a można popełnić tylko w zamiarze ewentualnym. To zaś prowadzi do oczywistej niespójności systemowej i absurdów w sferze wymiaru kary, których nie da się pogodzić z żadnym systemem aksjologicznym.

Po pierwsze, tzw. „zabójstwo drogowe”, czyli spowodowanie śmierci człowieka w zamiarze ewentualnym zagrożone będzie wyższą sankcją niż zabójstwo „zwykłe” z art. 148 § 1 k.k. popełnione również w zamiarze bezpośrednim. **W korzystniejszej sytuacji będzie więc sprawca, który chce zabić człowieka, niż sprawca, który nie chce śmierci, a jedynie nie liczy się ze skutkami czynu i powoduje w tym stanie rzeczy śmierć człowieka w rozumieniu art. 173a.**

Po drugie, jeśli pijany, odurzony lub prowadzący pojazd mimo cofnięcia uprawnień sprawca w warunkach określonych w art. 173a będzie liczył się ze śmiercią człowieka i chciał jej spowodowania, nie wypełni znamion projektowanego przepisu, lecz jego zachowanie trzeba będzie uznać za zabójstwo zwykłe z art. 148 § 1 k.k. **Czyn ten, znamieny bardziej karygodną postacią zamiaru, zagrożony będzie jednak w dolnej granicy ustawowego zagrożenia niższą sankcją niż proponowany art. 173a.**

Po trzecie, sprawcy „zabójstwa drogowego” bardziej będzie opłacało się przyznać, że celowo najechał na uczestnika ruchu, a więc działał z zamiarem bezpośrednim (art. 148 § 1 k.k.), gdyż wówczas grozić mu będzie istotnie niższa sankcja niż w przypadku skazania za czyn z art. 173a. Dysproporcja sankcji wynika w omawianych sytuacjach nie jedynie z dolnej granicy ustawowego zagrożenia karą przewidzianego w art. 173a (12 lat), lecz także ze skutków zastosowania do omawianej regulacji nadzwyczajnego obostrzenia dolnej granicy, proponowanego w zmienianym art. 178 § 1 k.k. – o czym będzie jeszcze mowa niżej. **W rezultacie przyznanie się do chęci zabicia człowieka skutkuje zmniejszeniem grożącej**

sprawcy kary z lat 18 (sic!) na jedynie lat 10 pozbawienia wolności w dolnej granicy sankcji.

9. Projektowany przepis można rozumieć w jeszcze inny sposób, a mianowicie jako **wprowadzenie do art. 173a swobodnego domniemania zamiaru, uzależnionego od wystąpienia określonych okoliczności faktycznych. Domniemanie miałoby charakter wzruszalny i przeciwdowód zamiaru musiałby przeprowadzić sam oskarżony.** Projektodawca swój zasadniczy zamiar w tym zakresie ujawnił w następujących słowach: „Na podstawie nowych przepisów wymiar sprawiedliwości **będzie mógł założyć**, że osoba która nietrzeźwa, odurzona wsiadła za kierownicę i brała udział w śmiertelnym wypadku, jeszcze na etapie włożenia klucza do stacyjki auta zgodziła się na to, że swoim zachowaniem mogła doprowadzić do czyjejś śmierci, nawet jeżeli nie chciała tego zrobić celowo” (podkreśl. nasze).

Abstrahując od kwestii kontrfaktyczności wskazanego „założenia” (np. niekiedy osoba nietrzeźwa właśnie przez swój stan nie jest w stanie przewidywać skutków czynu, nie są one objęte umyślnością), należy wskazać, że projektodawca zdaje się w ten sposób zmierzać do usankcjonowania domniemania, iż osoba nietrzeźwa lub odurzona, która w takim stanie prowadzi pojazd mechaniczny, przewiduje (na płaszczyźnie intelektualnej) oraz godzi się (płaszczyzna woluntatywna) na to, że może spowodować wypadek o skutku śmiertelnym. Przepis wprowadza więc dwa domniemania wzruszalne: pierwsze, iż osoba nietrzeźwa lub odurzona, która prowadzi pojazd mechaniczny przewiduje możliwość spowodowania wypadku śmiertelnego; oraz drugie, w myśl którego osoba taka godziła się na spowodowanie przedmiotowego skutku.

Tym samym przyjąć należy w zasadzie w każdym przypadku, że osoba wypełniająca znamiona przedmiotowe z art. 173a działała

w sposób umyślny w zamiarze ewentualnym. Sformułowanie „nie licząc się ze skutkami czynu”, w kontekście intencji ujawnionych w uzasadnieniu projektu, można byłoby rozumieć w zasadzie jako: „chyba że przewidywał możliwe skutki swojego czynu i podjął działania mające na celu im zapobiec” (wykazanie podjęcia tych działań spoczywałoby na sprawcy). Projektodawca posłużył się zaś taką a nie inną konstrukcją językową, w formie negacji, chcąc wskazać właśnie, iż w przypadku osoby nietrzeźwej bądź odurzonej, która prowadzi pojazd mechaniczny, sam fakt „nie liczenia się z konsekwencjami” (braku określenia stosunku swojej woli do potencjalnych skutków), stwarza możliwość przyjęcia zamiaru ewentualnego bez rozpatrywania w tym celu płaszczyzny intelektualnej. W ten sposób, jeżeli kierowca nie zaimplementował obiektywnie woli uniknięcia skutku śmiertelnego, domniemać możemy, że działał on w sposób umyślny – stan obojętności uaktywnia bowiem domniemanie w przedmiocie płaszczyzny intelektualnej. **Jedyną formą uwolnienia się od odpowiedzialności karnej (na gruncie analizowanego przepisu) przez nietrzeźwego lub odurzonego sprawcę wypadku ze skutkiem śmiertelnym będzie wykazanie, że podjął odpowiednie działania mające na celu zapobiec skutkom (np. jechał z wyjątkowo niską prędkością) bądź też, że w ogóle nie miał możliwości przewidzenia zaistniałego skutku, na co musiałby sam dostarczyć przekonujące dowody.**

Jakkolwiek znaleźć można w prawie karnym podobne rozwiązania legislacyjne, np. dowód prawdy w przypadku przestępstwa zniesławienia (art. 213 § 2 *in fine* k.k.), to jednak należy zauważyć, że procesowe przeniesienie ciężaru dowodu jest tam spowodowane praktyczną kwestią dowodową związaną z dowodzeniem okoliczności pozytywnej i trudnościami w dowiedzeniu okoliczności negatywnej. Wydaje się jednak, że sytuacja ruchu drogowego, świadomości i zamiaru kierującego pojazdem to odmienny kategoryalnie przypadek, w ramach którego

istnieje możliwość pozytywnej weryfikacji, że sprawca, prowadząc pojazd w stanie nietrzeźwości i powodując śmierć człowieka, działał z zamiarem ewentualnym bądź też z zamiarem takim nie działał. Oczywiście jest, że ze względu na charakter strony podmiotowej jest to zawsze trudniejsze niż udowadnianie przesłanek odpowiedzialności karnej o charakterze obiektywnym, ponieważ „nie da się wejść do głowy sprawcy”, jednak dowód taki nie jest pragmatycznie niemożliwy i ustalenia dotyczące strony podmiotowej wielu typów czynu zabronionego, popełnianych także w ruchu lądowym (np. w ramach art. 173 § 1 k.k.), są czynione w tysiącach spraw karnych. Rozciąganie wskazanych domniemań na kolejne typy czynów zabronionych, a już w szczególności na ich stronę podmiotową, jest bardzo niebezpieczne i może prowadzić do poważnego ograniczenia funkcji gwarancyjnej prawa karnego. **Wymaganie, by to sprawca musiał udowadniać, że mimo iż wypił alkohol, wsiadł do samochodu i spowodował śmierć człowieka, to jednak nie godził się na skutek śmiertelny, a w razie braku przeciwdowodu grozi mu za ten czyn minimum 18 lat pozbawienia wolności, nie jest możliwe do pogodzenia z zasadami demokratycznego państwa prawnego, w szczególności regułą, że ciężar udowadniania winy sprawcy spoczywa na oskarżycielu.**

10. Projekt przewiduje usytuowanie dolnej granicy zagrożenia karą za czyn z art. 173a na poziomie 12 lat pozbawienia wolności. Wprowadzenie tego typu sankcji jest rażąco niespójne systemowo. W całym kodeksie karnym występuje jedynie kilka typów, zagrożonych dolną granicą w takim wymiarze. Projektodawca twierdzi zatem, że społeczna szkodliwość nowego typu czynu zabronionego jest *in abstracto* porównywalna do zbrodni prawa międzynarodowego (wojny napastniczej – art. 117 k.k., ludobójstwa czy zbrodni przeciwko ludzkości – art. 118 k.k., zamachu na życie i zdrowie jeńców wojennych lub

ludności cywilnej – art. 123 k.k.) oraz zamachu na prezydenta RP – art. 134 k.k. Co więcej, ma być to czyn surowiej karany od stosowania środków masowej zagłady, które to przestępstwo zagrożone jest karą od 10 lat pozbawienia wolności albo karą dożywotniego pozbawienia wolności (art. 120 k.k.). czy też surowiej od zamachu stanu (art. 127 k.k.)

Niedorzeczność tej regulacji zwiększa dodatkowo fakt, że propozycja poselska przewiduje karę wyższą niż przewidziana za zabójstwo z art. 148 k.k. (w tym przypadku co najmniej 10 lat). Nietrudno dostrzec, że istnieje istotna różnica w karygodności przywołanych przestępstw w stosunku do proponowanego art. 173a, który ma z założenia penalizować działanie z zamiarem wynikowym, a nie z zamiarem bezpośrednim. Tak określona wysokość kary godzi w konstytucyjną zasadę proporcjonalności oraz jest niespójna systemowo; jest oderwana od wysokości kar związanych z dobrem prawnym w postaci życia i zdrowia człowieka oraz bezpieczeństwa w komunikacji, przewyższając nawet sankcje przewidziane za ekstremalne przestępstwa z rozdziału XVI k.k.

Dodatkowo warto wspomnieć, że tak wysoka dolna granica sankcji jest przez posłów uzasadniana jedynie koniecznością reakcji na niepokoje społeczne i zapotrzebowanie opinii publicznej. **Motywacja ta w powiązaniu z proponowaną sankcją jest dowodem na stosowanie populizmu penalnego, który poza nośnymi hasłami nie rozwiązuje realnego problemu społecznego,** jakim jest prowadzenie pojazdów pod wpływem różnego rodzaju środków odurzających i szereg wypadków drogowych spowodowanych pod wpływem takich środków.

11. Rażąca niespójność systemową sankcji przewidzianej w proponowanym art. 173a pogłębia powiązany z nim projekt nowelizacji art. 178 § 1 k.k. Kształt tego ostatniego przepisu razi sprzecznością z konstytucyjną zasadą proporcjonalności i prowadzi do

absurdalnych konsekwencji w sferze wymiaru kary w odniesieniu do art. 173a.

Przede wszystkim należy zauważyć, że każde wypełnienie znamion czynu zabronionego z art. 173a w dowolnym wariantcie z punktów 1-3 będzie oznaczało wypełnienie przesłanek z art. 178 § 1 k.k., gdyż katalogi te są tożsame. **Przeciwko takiemu rozwiązaniu należy podnieść zarzut podwójnego, automatycznego zaostrzania odpowiedzialności karnej w oparciu o identyczną okoliczność faktyczną:** po raz pierwszy stan nietrzeźwości lub inne przesłanki kwalifikujące zdarzenie jako czyn z art. 173a zaostrzają sankcję za jego popełnienie względem np. wypadku komunikacyjnego czy zabójstwa zwykłego z art. 148 § 1 k.k., po raz drugi te same okoliczności automatycznie obostrzają dolną granicę zagrożenia w oparciu o art. 178 § 1 k.k. Realizując jakiegokolwiek znamiona z art. 173a (nietrzeźwość, odurzenie, brak uprawnień itd.) sprawca automatycznie podpadać będzie jednocześnie pod obligatoryjne zaostrzenie kary z art. 178 k.k., co sprawia, że nigdy nie będzie możliwe wymierzenie mu kary w dolnej granicy zagrożenia przewidzianej w wymiarze 12 lat pozbawienia wolności (za wyjątkiem zastosowania instytucji nadzwyczajnego złagodzenia kary, które jednak może być utrudnione z uwagi na przyjmowaną przez obecny Kodeks zasadę konieczności obostrzenia kary w przypadku zbiegu podstaw do złagodzenia i obostrzenia kary – art. 57 k.k.).

Przewidywane rozwiązanie zakłada **obligatoryjne obostrzenie dolnej granicy zagrożenia o połowę, co ma wywindować wskazaną sankcję na poziom 18 lat pozbawienia wolności. Żaden przepis Kodeksu karnego nie przewiduje tak surowej sankcji za typ zasadniczy czy nawet kwalifikowany, uwzględniając zbrodnie wojenne, zbrodnie przeciwko ludzkości czy jakiegokolwiek zabójstwo z art. 148 k.k., popełniane z premedytacją i w sposób szczególnie okrutny. Można stwierdzić, że proponowany typ to „nadprzestępstwo”**

poważniejsze niż ludobójstwo czy zamach terrorystyczny. Tak dobrane sankcje rodzą chaos w zidentyfikowaniu podejścia ustawodawcy do oceny wartości kluczowych dóbr prawnych.

Absurdem jest, że bardziej karygodne i zagrożone surowszymi konsekwencjami karnymi ma być zabicie jednego człowieka w wyniku jazdy samochodem bez wymaganych uprawnień niż wjechanie ciężarówką w jarmark świąteczny w celu dokonania zamachu terrorystycznego i zabicie w ten sposób kilkudziesięciu osób. Ponadto, po wprowadzeniu proponowanych zmian sprawcy bardziej opłacałoby się oświadczyć, że zabił człowieka celowo i z premedytacją niż jedynie w stanie nieliczenia się ze skutkami czynu, gdyż w pierwszej sytuacji (zabójstwo z premedytacją) groziłoby mu minimalnie jedynie 10, a nie aż 18 lat pozbawienia wolności... Wskazane niespójności oznaczają oczywistą konieczność odrzucenia analizowanego projektu.

12. Zastrzeżenia budzi konstrukcja proponowanych okoliczności obciążających, wymienionych w punktach 1-3, tworzących swoisty multielementarny wieloodmianowy typ formalno-skutkowy. Pierwsze dwie alternatywy (pkt 1 i 2 proponowanego art. 173a) zawierają znamiona o charakterze formalnym – wystarczy „być” nietrzeźwym lub odurzonym; trzecia i czwarta zaś (pkt 3 proponowanego art. 173a) – o charakterze materialnym. Należy w tym ostatnim wypadku udowodnić specyficzny związek przyczynowy pomiędzy prowadzeniem pojazdu bez posiadania uprawnień albo mimo cofnięcia przedmiotowych uprawnień a spowodowaniem śmierci człowieka, na co wskazuje znamię „w wyniku”, użyte w punkcie 3, które nie występuje w punktach 1 ani 2. Na gruncie punktu 1 i 2 nie wymaga się związku przyczynowego między znajdowaniem się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego a spowodowaniem śmierci człowieka, podczas gdy taki

związek pomiędzy prowadzeniem pojazdu bez uprawnień lub mimo ich utraty a śmiercią człowieka jest wymagany na gruncie proponowanego art. 173a pkt 3. Przyjęcie innego wniosku stanowiłoby przejaw niedopuszczalnej wykładni *per non est*.

Projektodawca próbuje w jakiś sposób zmodyfikować kwestię obiektywnej przypisywalności skutku poprzez wskazanie dwóch istotnych reguł, których naruszenie – i to jako jedynych – może na gruncie proponowanego art. 173a pkt 3 doprowadzić do skutku w postaci śmierci człowieka (regułami tymi są oczywiście reguła zakazująca prowadzenia pojazdu bez uprawnień lub mimo ich cofnięcia). **Rozwiązanie to jest oczywiście nieprawidłowe, ponieważ udowodnienie, że określony skutek śmiertelny wyniknął z naruszenia akurat tych dwóch wskazanych w przepisie reguł będzie w praktyce w zasadzie niemożliwe.**

Przykładowo, najbardziej szokujące zdarzenia z udziałem piratów drogowych polegały na tym, że powodowali oni śmierć na drodze „w wyniku” rażąco nadmiernej prędkości bądź udziału w wyścigach ulicznych, a nie w wyniku prowadzenia pojazdu mimo cofnięcia uprawnień. **Sam brak uprawnień do prowadzenia pojazdu, jeżeli nie przełoży się na naruszenie innej, relewantnej w danej sytuacji reguły ostrożności, nie pozostaje w związku przyczynowym ani sprawczym ze skutkiem, co oznacza, że tak skonstruowany przepis pozostanie normą pustą.**

Przy tej okazji razi także arbitralność doboru określonych okoliczności jako znamion nowego przestępstwa, wskazanych w projektowanym art. 173a punkty 1-3. Zagadką pozostaje, z jakiego powodu np. nadmierna prędkość pojazdu, która faktycznie może powodować i wielokrotnie powoduje zwiększone niebezpieczeństwo w ruchu drogowym nie stanowi okoliczności wprost kwalifikującej czyn, przesłanką taką jest zaś sam formalny brak uprawnień lub ich cofnięcie,

którego związek przyczynowy i normatywny ze skutkiem nie jest w praktyce możliwy do odtworzenia.

Należy odnotować, że na samym początku uzasadnienia przedłożenia, projektodawcy posługują się przykładem wypadku z autostrady A1, jednocześnie z doniesień medialnych nie wynika, żeby sprawca tego akurat czynu znajdował się w czasie zdarzenia pod wpływem alkoholu, środków odurzających, ani nie posiadał uprawnień. Prowadzi to do wniosku, że **projektodawcy w stworzonym przez siebie przepisie ominęli w istocie jeden z przykładów, podanych jako podstawa wprowadzenia zmian. Uzasadnienie abstrahuje więc od treści przedłożenia, a wskazany przez projektodawców przykład i tak nie podpadałby pod stworzoną regulację.**

13. Niezależnie od podniesionych dotychczas zastrzeżeń, dyskwalifikujących omawiane przedłożenie, należy wskazać także na jego legislacyjne niedostatki. Ze względu na bardzo duże podobieństwo proponowanego art. 173a do art. 177 k.k. (główna różnica jedynie w zakresie strony podmiotowej), **nowy przepis powinien być umieszczony nie po przepisie dotyczącym katastrofy komunikacyjnej, lecz po przepisie dotyczącym wypadku (art. 177a?).** Notabene ustawodawca specjalnie użył w art. 177 k.k. zwrotu „powoduje nieumyślnie wypadek”, gdyż uznał, że powodowanie zamierzone, w którym doszło do śmierci człowieka lub uszczerbku na zdrowiu będzie po prostu odpowiednio zabójstwem lub spowodowaniem ciężkiego lub średniego uszczerbku na zdrowiu człowieka.

14. Nie wydaje się uzasadnione rozbudowywanie art. 178a § 1 k.k. o prowadzenie pojazdu bez uprawnień oraz pomimo cofnięcia uprawnień, gdyż w obecnym stanie prawnym są to już czyny karalne. Jeśli mamy do czynienia z zakazem prowadzenia pojazdów

orzeczonym przez sąd jako środek karny – penalizuje to art. 244 k.k., który notabene przewiduje wyższą sankcję niż ta w art. 178a k.k.: karę do 5 lat pozbawienia wolności. Jeśli natomiast mamy do czynienia z zakazem prowadzenia pojazdów na mocy decyzji administracyjnej – penalizowane jest to przez art. 180a k.k. (grzywna, kara ograniczenia wolności lub pozbawienie wolności do 2 lat). Warto w tym miejscu wspomnieć o art. 94 § 1 Kodeksu wykroczeń, bowiem to tam znajdziemy typ penalizujący prowadzenie pojazdu bez uprawnień. Są zatem dwie możliwe opcje: albo projektodawca przeoczył ten przepis i chciał spenalizować prowadzenie pojazdu bez uprawnień, albo doszło do wprowadzenia karalności za dokładnie ten sam czyn jako przestępstwo i wykroczenie. Chcąc znowelizować art. 178a k.k., tak jak proponują wnioskodawcy, wypadałoby równolegle znowelizować także wspomniane przepisy Kodeksu karnego i Kodeksu wykroczeń, lub uchylić je, czego omawiany projekt nie przewiduje. **Przedłożenie jest więc przygotowane w sposób nieprzemyślany i prowadzi do zakłóceń wewnątrzsystemowych.**

15. Kolejnym dowodem wyjątkowo niskiego poziomu legislacyjnego omawianego przedłożenia jest brzmienie projektowanego art. 178a § 1 k.k., który został napisany w sposób niezrozumiały i stawia pod znakiem zapytania możliwość jego stosowania wobec sprawców nietrzeźwych lub odurzonych.

Proponowany przepis głosi: „Kto, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub prowadzi bez wymaganych uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym (...)”. Zdanie pierwsze, składające się z imiesłowu „znajdując się”, nie posiada kontynuacji wskazującej na czynność sprawczą, w ramach której sprawca ma znajdować się w stanie nietrzeźwości lub odurzenia. „Prowadzenie

pojazdu” występuje dopiero za spójnikiem alternatywy „lub”, nie odnosi się więc do zdania pierwszego. Sprawia to, że omawiany przepis głosi: karze podlega ten, kto znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego – nie wiadomo co robi – albo ten, kto prowadzi bez wymaganych uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym.

Przepis stał się więc niekompletny w stosunku do jego aktualnego brzmienia, gdyż usunięto z niego znamię wskazujące na czynność sprawczą podmiotu nietrzeźwego lub odurzonego. Typ czynu zabronionego pozbawiony znamienia wskazującego na zachowanie sprawcze nie ma sensu i jako taki nie może być stosowany. Przy literalnym odczytaniu proponowanego przepisu, z uwzględnieniem gwarancyjnych funkcji prawa karnego, rodzą się więc daleko idące wątpliwości odnośnie do zawężenia pola kryminalizacji poprzez niemożliwość odtworzenia na gruncie proponowanej regulacji typu czynu zabronionego polegającego na prowadzeniu pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego.

Abstrahując od zasadności zmian w omawianym przepisie, zgodnie z zasadami składni języka polskiego i techniką legislacyjną powinien on otrzymać brzmienie: „Kto, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub nie posiadając wymaganych uprawnień albo w warunkach opisanych w art. 180a, prowadzi pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, podlega karze...”.

16. Istotna zmiana w prawie karnym, związana ze znaczącym zaostrzeniem sankcji, wprowadzająca do Kodeksu karnego nowy typ najpoważniejszego przestępstwa, została opatrzona niespełna dwustronicowym uzasadnieniem (sic!). Już chociażby z tego

powodu omawiane przedłożenie nie nadaje się do dalszych, merytorycznych prac sejmowych.

Właściwie jedynym uzasadnieniem wprowadzenia nowego typu czynu zabronionego, opatrzonego bardzo wysokim ustawowym zagrożeniem karą, jest potrzeba społeczna i reakcja na bulwersujące zdarzenia w ruchu drogowym. Projektodawcy sami w gruncie rzeczy przyznają, że kieruje nimi populizm penalny. Uzasadnienie pozbawione jest jakiejkolwiek analizy związanej z obecnie obowiązującymi karami (np. za wypadek komunikacyjny połączony ze stanem nietrzeźwości, obostrzony w art. 178 § 1a k.k.) lub też możliwościami kwalifikowania najbardziej szokujących zdarzeń na drodze w oparciu o przepis o zabójstwie zwykłym. Projektodawcy odwołują się do luki w prawie, nie podejmują jednak trudu wykazania, gdzie leżą przyczyny takiego stanu rzeczy: być może jest nimi zbyt zachowawcza praktyka stosowania prawa bądź też kwestia wykładni obowiązujących przepisów, które same w sobie nie są złe.

Z powodów wskazanych w niniejszej ekspertyzie, omawiającej jedynie główne wątpliwości i wady omawianego projektu, a także z powodu niedostatecznej jakości uzasadnienia zaprezentowanego przez projektodawców, analizowane przedłożenie nie powinno być dalej procedowane w procesie legislacyjnym.

*