

Przepadek pojazdu mechanicznego

Przejdź do produktu na ksiegarnia.beck.pl

Wprowadzenie

W 2024 r. wchodzi w życie nowe przepisy, w tym bazowy dla regulacji przypadku pojazdu art. 44b KK¹. Uzupełniają go przepisy określające podstawy obligatoryjnego przypadku pojazdu mechanicznego z tytułu popełnienia przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji². Wskazany zabieg legislacyjny od początku rodził wiele kontrowersji nie tylko teoretycznych, ale i praktycznych, a jego nadzwyczajną społeczną wagę dobitnie wyraża fakt, że całą poważną kompleksową zmianę prawa karnego materialnego (tj. nowelę lipcową z 2022 r.³) w przekazie medialnym wiąże się głównie z tym właśnie instrumentem reakcji karnoprawnej. Również rząd (Ministerstwo Sprawiedliwości) eksponuje właśnie ten instrument reakcji karnoprawnej, referując motywy i treść wskazanej noweli. Ponadto w ogólnym uzasadnieniu projektu ustawy zaostrażającej cały Kodeks karny przywołano tylko jeden empiryczny przykład, związany z wprowadzeniem w 2000 r. do KK nowego przestępstwa z art. 178a § 1.

Głównym celem opracowania jest wyekspozowanie i próba wyjaśnienia dogmatycznych aspektów przypadku pojazdu mechanicznego (art. 44b KK). Wbrew pozorom i prawdopodobnym intencjom autorów projektu, wprowadzenie ww. przepisów nie tylko nie kończy dotychczasowej dyskusji, lecz rozpoczyna nową. Dotychczas wyrażane poglądy mogą zatem okazać się pomocne w aktualnej analizie tej nowej instytucji prawa karnego materialnego. Taka perspektywa badawcza pozwala sformułować hipotezę, że nowa instytucja przypadku pojazdu mechanicznego jest wynikiem kompleksu merytorycznych nieporozumień, co znowu musi skutkować trudnościami interpretacyjnymi, a na końcu – realną groźbą jej praktycznej dysfunkcji.

Opracowanie rozpoczyna zwięzłe omówienie przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Wyznaczają one niejako najszerszy możliwy krąg orzekania przypadku jako jego podstawowa przesłanka. W dalszej kolejności przedstawiono genę

¹ Ustawa z 6.6.1997 r. – Kodeks karny (tj. Dz.U. z 2024 r. poz. 17 ze zm.).

² Przepisy art. 44b i art. 178a § 5 KK zostały dodane na podstawie art. 1 pkt 14 i pkt 68c ustawy z 7.7.2022 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2022 r. poz. 2600 ze zm.), która w tym zakresie wchodzi w życie 14.3.2024 r. Nowy rodzaj przypadku z art. 44b KK dotyczy również przestępstw z art. 173, 174 i 177 KK, a to poprzez dodanie nowego przepisu art. 178 § 3 KK (zob. art. 1 pkt 67c przywołanej ustawy). Przedmiotowa analiza dotyczy wszystkich wskazanych tu podstaw orzekania przypadku pojazdu mechanicznego i odnosi się do stanu prawnego aktualnego na maj 2024 r., tj. uwzględnia mające wejść w życie przepisy w ich aktualnie uchwalonym kształcie.

³ Ustawa z 7.7.2022 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2022 r. poz. 2600 ze zm.).

i rozwój karnoprawnej instytucji przepadku pojazdu mechanicznego. Uwzględniono w szczególności stanowisko doktryny i orzecznictwa na temat możliwości orzekania przepadku pojazdu mechanicznego jako narzędzia przestępstwa polegającego na jego prowadzeniu w stanie nietrzeźwości. Jest to w istocie zreferowanie długotrwałej i złożonej dyskusji wokół dogmatu, zgodnie z którym rozważanie takie nie było możliwe na gruncie wcześniej obowiązujących przepisów, ponieważ pojazd mechaniczny nie mógł być uznany za narzędzie przywołanego przestępstwa.

W pozostałych rozdziałach, poddano szczegółowej analizie przepisy art. 44b, 178 § 3 oraz art. 178a § 5 KK, które tworzą wprowadzoną do rodzimego prawa karnego nową odrębną instytucję przepadku pojazdu mechanicznego.

Analizę tytułowego zagadnienia należałoby zacząć od przedstawienia kryminologicznego obrazu patologii społecznej w postaci prowadzenia pojazdów mechanicznych w stanie nietrzeźwości. Jakkolwiek podstawy orzekania przepadku wykraczają poza sam fakt prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości, to właśnie ta okoliczność stanowi kluczowy element – tak w perspektywie *de lege lata*, jak i na poziomie funkcjonalno-ak-sjologicznego uzasadnienia wprowadzonych unormowań.

W chwili wejścia w życie obowiązującego Kodeksu karnego, czyn polegający na prowadzeniu pojazdu w stanie nietrzeźwości stanowił tylko wykroczenie, co kontrastowało z wysokim stopniem społecznej szkodliwości tej patologii, której tendencja w latach 90. wykazywała dodatkowo wartość rosnącą. Z tego względu, w 2000 r. patologię tę poddano kryminalizacji w Kodeksie karnym (wprowadzając nowy przepis art. 178a). Co warte podkreślenia, zabieg ten nie spowodował jednak spadku poziomu wskazanej patologii. Przez pierwsze kilkanaście lat liczba przestępstw prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości nawet wzrastała, po czym nagle nominalnie drastycznie spadła w 2014 r., co jednak było przede wszystkim następstwem przeniesienia z powrotem do KW⁴ odmiany omawianego typu czynu, tj. prowadzenia innych pojazdów (rowerów – zob. dawny art. 178a § 2 KK). Następnie, przez prawie dekadę przestępczość w postaci prowadzenia pojazdów mechanicznych w stanie nietrzeźwości, nominalnie zmniejszyła się o ponad dwadzieścia procent i do tej pory wykazuje tendencję stałą. Od blisko 10 lat liczba wszczętych postępowań karnych wynosi w omawianym zakresie rocznie około 60 tys. spraw, a skazań – około 40 tys. osób rocznie. Liczba względna omawianych przestępstw jednak sukcesywnie spada, co wynika ze stałego wzrostu liczby samochodów na polskich drogach (wzrost o około pół miliona samochodów rocznie)⁵. Efekt ten uzyskano przy relatywnie łagodnej, bo alternatywnej sankcji karnej. Oznacza to, że aktualnie nie zachodzą (a z pewnością – nie pojawiły się nowe) szczególne kryminologiczne podstawy do zaostrzenia odpowiedzialności karnej z tytułu prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości.

⁴ Ustawa z 20.5.1971 r. – Kodeks wykroczeń (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 2119).

⁵ Wszystkie dane podane za źródłami internetowymi: Policji, Ministerstwa Sprawiedliwości, GUS oraz portali baz samochodowych. Dzienna liczba zatrzymanych kierowców wynosi około 150 osób; za: K. Ziółkowska, B. Żurowicz, Jak sądy karzą pijanych celebrytów.

Na marginesie warto odnotować, że Polska jest w europejskiej „czołówce”, jeśli chodzi o liczbę samochodów (na mieszkańca) oraz spożywanie alkoholu (na mieszkańca). Okoliczność ta sprawia, że wskazana liczba zatrzymanych kilkudziesięciu tysięcy nietrzeźwych kierowców rocznie, ujmowana na tle innych państw Europy, nie daje podstawy do wniosku, że omawiana patologia w szczególnie negatywny sposób wyróżnia nasze społeczeństwo. W tym względzie niewątpliwie postawy społeczne w Polsce uległy korzystnej zmianie, co między innymi przejawia się generalnym brakiem akceptacji społecznej dla prowadzenia pojazdów mechanicznych w stanie nietrzeźwości. Powstaje więc pierwsze pytanie, skąd współcześnie pomysł na wprowadzenie obligatoryjnego przepadku pojazdu mechanicznego w przypadku popełnienia przestępstwa z art. 178a KK. Odpowiedź sprowadzająca się do uznania, że nowela lipcowa z 2022 r. zaostrza odpowiedzialność karną za niemal wszystkie przestępstwa, nie może tutaj wystarczyć. Wydaje się bowiem, że geneza tego zabiegu legislacyjnego w istocie liczy sobie już kilka dekad. Jej przedstawienie pozwoli zaś lepiej zrozumieć i trafniej rozwiązać tytułowy problem w ujęciu współczesnym.

Poznań, maj 2024 r.

Autorzy

[Przejdź do księgarni →](#)

ksiegarnia.beck.pl