

# Dorota Mieczkowska

---

## Zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze

---

Kwartalnik Prawa Publicznego 13/4, 49-71

---

2013

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Dorota Mieczkowska\*

## ZAKAZ PROWADZENIA WSZELKICH POJAZDÓW MECHANICZNYCH NA ZAWSZE

### 1. Wprowadzenie

Zakaz prowadzenia pojazdów na zawsze został wprowadzony po raz pierwszy do Kodeksu karnego w wyniku wejścia w życie ustawy nowelizującej z 14.4.2000 r.<sup>1</sup>. Ustawodawca sformułował zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze w dwóch postaciach: fakultatywnej (art. 42 § 3 k.k.) oraz obligatoryjnej (art. 42 § 4 k.k.). Represyjny charakter tego środka karnego łagodzi niewątpliwie ograniczenie jego zastosowania wyłącznie do pojazdów mechanicznych, chociaż jednocześnie sąd został pozbawiony kompetencji do ustalania zakresu zakazu do określonego rodzaju (rodzajów) pojazdów mechanicznych oraz stref ruchu<sup>2</sup>.

Ustawa z 12.2.2010 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny, ustawy – Kodeks karny wykonawczy oraz ustawy – Prawo ochrony środowiska<sup>3</sup> wprowadziła istot-

---

\* Mgr Dorota Mieczkowska – Doktorantka na Wydziale Prawa Uniwersytetu w Białymstoku.

<sup>1</sup> Ustawa z 14.4.2000 r. o zmianie ustawy- Kodeks karny, Dz. U. Nr 48, poz. 548.

<sup>2</sup> Z. Sienkiewicz, Zmiany w regulacji środków karnych wprowadzone ustawą z dnia 14 kwietnia 2000 r. [w:] Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, red. L. Boguni, t. VII, Wrocław 2001, s. 44.

<sup>3</sup> Dz.U. Nr 40, poz. 227.

ną zmianę w treści art. 42 § 3 k.k. Dotychczas fakultatywny zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze został przekształcony w środek względnie obligatoryjny. Różnica pomiędzy obowiązkiem zastosowania zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze wskazanym w art. 42 § 4 k.k., tkwi w jego bezwzględnym charakterze, bo jeśli zostaną spełnione przesłanki określone w tym przepisie sąd nie ma innego wyjścia tylko musi orzec zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze. W przypadku art. 42 § 3 k.k. jest inaczej, gdyż istnieje możliwość zaniechania skorzystania ze środka karnego w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze, gdy „zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami”. Sąd zgodnie z Konstytucją RP<sup>4</sup> jako instytucja wymiaru sprawiedliwości wydaje rozstrzygnięcia w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej i jest przy tym niezawisły. Z tego punktu widzenia regulacja art. 42 § 3 k.k. może stać się w rękach sędziów skutecznym narzędziem do cichego bojkotowania wprowadzonej ustawą z 12.2.2010 r. restrykcyjnej dyrektywy<sup>5</sup>. Sądy w ramach przyznanej im swobody mogą w zasadzie w każdym przypadku stwierdzić, że zachodzi wypadek szczególny, który nie uzasadnia „dożywotniego” zakazu prowadzenia i to w dodatku wszelkich pojazdów mechanicznych. Sformułowanie zawarte w art. 42 § 3 in fine k.k. jest tak elastycznie skonstruowane, że nie ma żadnych konkretnych wskazań co do okoliczności, które mogą przemawiać o wyjątkowości danego przypadku. Ustalenia mogą dotyczyć zarówno popełnionego przestępstwa, ale równie dobrze wiązać się z osobą sprawcy, jego prognozą kryminologiczną, wskazującą, że do osiągnięcia celów kary wcale nie jest konieczne orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze<sup>6</sup>. W miarę potrzeby w razie rezygnacji ze skorzystania z podstawy zawartej w art. 42 § 3 k.k., jak najbardziej można orzec zakaz prowadzenia pojazdów na określony czas (od roku do lat 10) na podstawie art. 42 § 1 lub 2 k.k. Należy jednak mieć na uwadze, że obligatoryjne orzekanie zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze w razie wypełniania przesłanek zawartych w art. 42 § 3 k.k. powinno stanowić zasadę, natomiast przypadki rezygnacji ze stosowania określonego w treści przepisu zakazu, należeć jedynie do wyjątków<sup>7</sup>. W innym wypadku regulacja obowiązkowego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze utraciłaby jakikolwiek sens nor-

<sup>4</sup> Ustawa z 2.4.1997 r. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej, Dz.U. Nr 78, poz. 483 ze zm.

<sup>5</sup> Por. R. A. Stefański, *Ustawowe zaostrzenie represji za przestępstwa komunikacyjne*, „Prokuratura i Prawo” 2010, nr 7-8, s. 18; R.A. Stefański, *Obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów*, „Prokuratura i Prawo” 2011, nr 5, s. 7; Opinia Pierwszego Prezesa SN z 1.7.2009 r. w sprawie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny (druk sejmowy nr 2115).

<sup>6</sup> Z. Sienkiewicz [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red M. Filar, Warszawa 2012, s. 185.

<sup>7</sup> M. Kulik [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Mozgawa, Warszawa 2012, s. 128.

matywny, gdyż wystarczyłyby dla sądu przepisy art. 42 § 1 i 2 k.k., przewidujące terminową odmianę tego środka karnego.

Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych nie stanowi bynajmniej *no-vum* w polskim prawie karnym, gdyż był on obecny w ustawie o zwalczaniu alkoholizmu z 10.12.1959 r. (art. 31)<sup>8</sup> oraz w Kodeksie karnym z 1969 r. (art. 43 w zw. z art. 38 pkt 4)<sup>9</sup>. Nie mniej jednak, zawsze miał on charakter środka karnego terminowego, orzeczanego na ściśle określony czas, którego wymiar sąd dostosowywał do indywidualnych okoliczności i potrzeb danego przypadku. Kodeks karny z 1997 r. początkowo zachował rozwiązania przyjęte w kodyfikacji karnej z 1969 r. w zakresie oznaczonego okresu orzekania zakazu prowadzenia pojazdów. Wspomniane już nowelizacje z 2000 r. i 2010 r. zmieniły dotychczasowy stan rzeczy, zmierzając do ostrzejszego traktowania określonych w art. 42 § 3 i 4 k.k. sprawców przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Spełnienie podanych w przepisach przesłanek powoduje przekształcenie generalnie fakultatywnego trybu orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w obligatoryjny oraz zanik ścisłych granic czasowych tegoż zakazu, ponieważ jest on orzekany na zawsze. Użyte w art. 42 § 3 i 4 k.k. określenie „na zawsze” podkreśla stałość, niezmiennosc i nieuchronność zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych<sup>10</sup>. W związku z tym *de facto* zakaz ten rozpoczyna się z momentem uprawomocnienia się statuującego go orzeczenia, a kończy się z chwilą śmierci skazanego, co niejako upodabnia zakaz z art. 42 § 3 i 4 k.k. do kary dożywotniego pozbawienia wolności<sup>11</sup>. W doktrynie wskazuje się, że zakaz prowadzenia pojazdów orzekany na zawsze pozostaje wciąż zakazem terminowym, aczkolwiek posiada dodatkową bezwzględną granicę<sup>12</sup>.

## 2. Zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze w Kodeksie karnym z 1997 r.

Sąd orzeka zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze, jeżeli sprawca w czasie popełnienia przestępstwa określonego w art. 173, którego następstwem jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na

<sup>8</sup> Dz.U. Nr 69, poz. 434 ze zm.

<sup>9</sup> Ustawa z 19.4.1969 r. Kodeks karny, Dz.U. Nr 13, poz. 94 ze zm.

<sup>10</sup> Por. R. A. Stefański, *Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na zawsze*, „Prokuratura i Prawo” 2000, nr 7-8, s. 131.

<sup>11</sup> Por. M. Szewczyk [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. A. Zoll, Warszawa 2012, s. 655.

<sup>12</sup> R. A. Stefański, *Zakaz...*, s. 131; K. Łuczarski, *Zakaz prowadzenia pojazdów jako środek polityki kryminalnej*, Wrocław 2005, s. 210.

jej zdrowiu, albo w czasie popełnienia przestępstwa określonego w art. 177 § 2 lub w art. 355 § 2 był w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia (art. 42 § 3 k.k.). Przepis konstytuujący obligatoryjny zakaz powinien precyzować okoliczności, z których wystąpieniem można go automatycznie łączyć. Tymczasem art. 42 § 3 k.k. nie spełnia tego skromnego wymagania, co więcej jego treść nasuwa uzasadnione wątpliwości interpretacyjne. Występuje alternatywa rozłączna „albo” niejako dzieląca przepis na dwie odrębne części. Czy zatem w razie spowodowania katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym zagrażającej życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach (przestępstwo stypizowane w art. 173 k.k.), konieczne jest dla zastosowania zakazu na podstawie art. 42 § 3 k.k., żeby sprawca w czasie popełnienia tego przestępstwa był w stanie nietrzeźwości lub odurzenia innym środkiem albo zbiegł z miejsca zdarzenia?<sup>13</sup> Skutki te równie dobrze mogą dotyczyć wyłącznie drugiego członu przepisu art. 42 § 3 k.k., czyli wiązać się z popełnieniem przestępstw określonych w art. 177 § 2 k.k. lub art. 355 § 2 k.k., co do których ustawodawca wyraźnie je zastrzegł. Wskazuje się jednak, że należy brać pod uwagę względy wykładni celowościowej. Motywem wprowadzenia zmiany w regulacji zakazu prowadzenia pojazdów było zaostrzenie polityki karnej za przestępstwa komunikacyjne spowodowane przez osoby będące w stanie nietrzeźwości lub w stanie odurzenia innym środkiem, albo które zbiegły z miejsca zdarzenia<sup>14</sup>. Tym samym kierując się *ratio legis* art. 42 § 3 k.k. należy uznać, że zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze może zostać orzeczony tylko wtedy, gdy sprawca określonych w tym przepisie przestępstw był w stanie nietrzeźwości, odurzenia innym środkiem lub zbiegł z miejsca zdarzenia<sup>15</sup>.

Art. 42 § 3 k.k. dotyczy przestępstw godzących w bezpieczeństwo w komunikacji, położonych jednakże w różnych częściach Kodeksu karnego. Zostały wymienione dwa przestępstwa znajdujące się w części szczególnej k.k. (art. 173 oraz art. 177 § 2) oraz jedno usytuowane w części wojskowej k.k. (art. 355 § 2). Ostatnie z wymienionych przestępstw polega na prowadzeniu uzbrojonego pojazdu mechanicznego i naruszeniu chociażby nieumyślnie zasad bezpieczeństwa obowiązujących w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, poprzez co doprowadza się do

<sup>13</sup> Część doktryny, której reprezentantem jest J. Wojciechowski twierdzi, że nie jest konieczne popełnienie przestępstwa określonego w art. 173 k.k. w stanie nietrzeźwości lub odurzenia innym środkiem, uzasadniając swoje stanowisko wykładnią literalną. Por. J. Wojciechowski, *Kodeks karny. Komentarz. Orzecznictwo*, Warszawa 2002, s. 112.

<sup>14</sup> Z. Sienkiewicz [w:] *System prawa karnego. Kary i środki karne. Poddanie sprawcy próbie*, red. M. Melezini, t. 6, Warszawa 2010, s. 607.

<sup>15</sup> Za takim stanowiskiem opowiada się m.in. R.A. Stefański, *Zakaz...*, s. 134-135, a także: Z. Sienkiewicz, *Zmiany...*, s. 47-48; M. Szewczyk [w:] *Kodeks...*, red. A. Zoll, s. 656; D. Szeleszczuk [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Warszawa 2012, s. 344.

wypadku, którego następstwem jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu. Wątpliwości mogą wiązać się z położeniem tego przestępstwa w części wojskowej, z reguły zatem nie będzie dotyczyło osób cywilnych, ale pewnej grupy ludzi o specyficznym statusie, określanej mianem żołnierzy<sup>16</sup>. Art. 355 § 2 k.k. jest przepisem różniącym się od art. 174 i 177 § 2 k.k., niemniej jednak wszystkie wymienione przepisy odnoszą się do przestępstw, których wspólnym elementem ochrony jest bezpieczeństwo w komunikacji oraz następstwo w postaci śmierci innej osoby lub ciężkiego uszczerbku na jej zdrowiu<sup>17</sup>.

## 2.1. Katalog przestępstw zawarty w art. 42 § 3 k.k.

Wylczenie przestępstw zawarte w art. 42 § 3 k.k. ma charakter wyczerpujący (zasada numerus clausus) i nie występuje możliwość stosowania dyrektywy zawartej w tym przepisie do sprawców innych przestępstw, nawet jeśli w sposób znaczący zagrażają bezpieczeństwu w komunikacji<sup>18</sup>. Do czasu wejścia w życie ustawy nowelizującej Kodeks karny z 12.2.2010 r. art. 42 § 3 k.k. zawierał jeszcze czwarte przestępstwo, a było nim sprowadzenie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym (art. 174 k.k.). Usunięcie z katalogu przestępstw wymienionych w art. 42 § 3 k.k. czynu stypizowanego w art. 174 k.k. było świadomym i zamierzonym posunięciem ustawodawcy. Początkowo chciano pozostawić przestępstwo sprowadzenia katastrofy, jednakże w toku prac legislacyjnych ostatecznie zrezygnowano z takiego rozwiązania. Komisja Nadzwyczajna do spraw zmian kodyfikacyjnych argumentowała fakt pominięcia art. 174 k.k. tym, że przestępstwo tam określone nie zawiera typu kwalifikowanego przez następstwo w postaci śmierci lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, co uniemożliwia zastosowanie wspomnianego przestępstwa jako przesłanki zakazu prowadzenia pojazdów na gruncie art. 42 § 3 k.k.<sup>19</sup>.

Nieuwzględnienie przestępstwa stypizowanego w treści art. 174 k.k. wy daje się, że jest związane z pewnego rodzaju krótkowzrocznością ustawodawcy i pewnym brakiem zrozumienia naczelnej idei art. 42 § 3 k.k. Przepis ten koncentruje się przede wszystkim na zwalczaniu poważnych przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, popełnionych w stanie nietrzeźwości, odurzenia innym środkiem lub gdy nastąpiło zbiegnięcie z miejsca zdarzenia. Trudno wykluczyć zaistnienia następującej sytuacji: pewien podmiot- nazwijmy go A, jest

<sup>16</sup> W świetle art. 115 § 17 k.k. żołnierzem jest osoba pełniąca czynną służbę wojskową.

<sup>17</sup> Z. Sienkiewicz [w:] *System...*, red. M. Melezini, s. 606-607.

<sup>18</sup> R.A. Stefański, *Obligatoryjny...*, s. 16.

<sup>19</sup> Por. wypowiedź T. Szafraniego udzieloną w trakcie posiedzenia Komisji Nadzwyczajnej do spraw zmian w kodyfikacjach (nr 55) w dniu 16.12.2009 r.

sprawcą przestępstwa określonego w art. 174 § 1 lub 2 k.k., nie stanowiącego jeszcze katastrofy w komunikacji (art. 173 k.k.), a pociągającego za sobą skutek w postaci doprowadzenia do śmierci lub wystąpienia ciężkiego uszczerbku na zdrowiu innej osoby. W świetle obecnej regulacji osoba sprowadzająca bezpośrednio niebezpieczeństwo katastrofy (art. 174 k.k.), a zatem dokonująca czynu o wysokim stopniu oddziaływania na bezpieczeństwo w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, jest traktowana łagodniej niż sprawca wypadku drogowego (art. 177 § 2 k.k.). Nie ma obowiązku orzeczenia zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze na podstawie art. 42 § 3 k.k. wobec sprawców przestępstwa z art. 174 k.k. Rozwiązanie to jest raczej pozytywnie oceniane przez przedstawicieli doktryny<sup>20</sup>. R.A. Stefański zauważa jednak logicznie, że przestępstwo określone w art. 174 k.k. posiada własne autonomiczne ustawowe znamiona, które są niezależne od tych określonych w treści art. 173 k.k., tym samym w razie dopuszczenia się jedynie czynu, polegającego na sprowadzeniu bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy, nie jest możliwe zakwalifikowanie go w kategoriach przestępstwa sprowadzenia katastrofy w komunikacji<sup>21</sup>. Dochodzi w związku z czym do zjawiska osłabienia oddziaływania represyjnego zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego na zawsze, gdyż środek ten można stosować tylko w razie wypełniania przez sprawcę znamion podanych w art. 173 k.k., natomiast czasem granica pomiędzy sprowadzeniem niebezpieczeństwa katastrofy a jej spowodowaniem okazuje się dość cienka, na co twórcy nowelizacji z 12.2.2010 r. chyba nie zwrócili wystarczającej uwagi.

## **2.2. Zakres podmiotowy i przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego na zawsze**

Środek karny w postaci sądowego zakazu, zwłaszcza w postaci obligatoryjnej, wymaga od ustawodawcy ścisłego określenia zakresu podmiotowego oraz przedmiotowego regulacji. Zakaz prowadzenia pojazdów należy do środków, których stopień dolegliwości niejednokrotnie zbliżony jest do kar uregulowanych w Kodeksie karnym. Rozróżnienie na środki karne (dawniej kary dodatkowe) i kary zasadnicze posiada często jedynie wymiar czysto formalny, ponieważ pod względem merytorycznym nie wykazują one istotnych odmienności. Zarówno kary, jak i środki karne orzekane są w związku z popełnionym przez sprawcę przestępstwem, wymierzane są przez sądy, a ponadto zawierają w sobie więk-

<sup>20</sup> Rezygnację umieszczenia art. 174 k.k. w katalogu przestępstw określonych w art. 42 § 3 k.k. pozytywnie ocenia m.in. W. Wróbel – tenże, *Krytycznie o zaostrożeniu odpowiedzialności za przestępstwa komunikacyjne*, PiP 2001, nr 7, s. 58-59 oraz Z. Sienkiewicz – tenże, *System...*, s. 607.

<sup>21</sup> R.A. Stefański, *Ustawowe zaostrożenie...*, s. 17-18.

szy lub mniejszy element dolegliwości, a także są zdolne do pełnienia funkcji penalnych<sup>22</sup>. Zakaz prowadzenia pojazdów jest szczególnym środkiem karnym, gdyż wiąże się z przestępstwami komunikacyjnymi, które zwykle popełniane są z winy nieumyślnej. Ciężko uwierzyć, że ktoś narażałby własne i innych osób życie umyślnie doprowadzając do wypadku komunikacyjnego, chociaż takiej opcji nie należy od razu odrzucać jako niemożliwej. Niewątpliwie kwestie związane z przestępczością komunikacyjną wymagają szerszego wglądu w okoliczności danej sprawy, bo o ile mogą występować pewne elementy wspólne, np. skutek w postaci śmierci pokrzywdzonego, o tyle każdy przypadek wymaga indywidualnego podejścia w zbadaniu tego, co rzeczywiście się wydarzyło.

Dolegliwość zakazu prowadzenia pojazdów jest znacząca, ponieważ ogranicza się wolność osobistą osoby skazanej w zakresie możliwości aktywnego zajmowania miejsca za kierownicą danego pojazdu<sup>23</sup>. Zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze jest zdecydowanie najsurowszą konsekwencją podjęcia zachowań zagrażających bezpieczeństwu w komunikacji, z tego też względu ważne okazuje się sprecyzowanie podmiotu, wobec którego możliwym okazuje się orzeczenie takiego zakazu. Art. 42 § 3 k.k. stanowi, że sąd wydaje zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze, jeżeli sprawca w czasie popełnienia przestępstwa określonego w art. 173, którego następstwem jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, albo w czasie popełnienia przestępstwa określonego w art. 177 § 2 k.k. lub w art. 355 § 2 był w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia, chyba że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami. Podmiotem zakazu w świetle treści art. 42 § 3 k.k. jest zatem „sprawca”. Sformułowanie to przywołuje na myśl art. 42 § 2 k.k., gdzie też jest mowa o sprawcy, aczkolwiek zakres podmiotowy tego przepisu nie budzi raczej wątpliwości. Regulacja art. 42 § 2 k.k. wykazuje ścisły związek z art. 42 § 1 k.k., stanowiąc jego dopełnienie o postać obligatoryjną zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów albo pojazdów określonego rodzaju. Sprawcą wspomnianym w art. 42 § 2 k.k. jest każda osoba uczestnicząca w ruchu<sup>24</sup> (odesłanie do art. 42 § 1 k.k.),

<sup>22</sup> M. Szewczyk [w:] Kodeks..., red. A. Zoll, s. 626; M. Szewczyk, System środków karnych w projekcie nowego prawa karnego [w:] Problemy kodyfikacji prawa karnego, Kraków 1993, s. 154-155; W. Chlebus, Środki karne jako nowy system sankcji w prawie karnym [w:] Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, t. IV, Wrocław 1999, s. 38.

<sup>23</sup> K. Łuczak, *Zakaz...*, s. 79.

<sup>24</sup> Pojęcie osoby uczestniczącej w ruchu należy utożsamiać z „uczestnikiem ruchu”, który został zdefiniowany w art. 2 pkt 17 ustawy z 20.6.1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j.: Dz.U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 ze zm.). Uczestnikiem ruchu jest w świetle wspomnianego przepisu pieszy, kierujący, a także inne osoby przebywające w pojeździe lub na pojeździe znajdującym się na drodze.



która musi spełniać dodatkową cechę, polegającą na znajdowaniu się w czasie popełnienia przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo na zbiegnięciu z miejsca zdarzenia określonego w art. 173, 174 lub 177 k.k.<sup>25</sup>. Podmiotem zakazu w świetle art. 42 § 2 k.k. może być nie tylko sprawca kierujący pojazdem, ale także inna osoba, która uczestniczy w ruchu, w tym także pieszy<sup>26</sup>. Słowo „uczestniczy” przesądza o konieczności brania udziału, zajmując przy tym pozycję niejako aktywnego gracza we wnętrzu jakiegoś systemu, w tym przypadku w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Tego typu uczestnikiem może zostać w zasadzie każdy, warunkiem sine qua non jest jedynie zaangażowanie się w sferę komunikacyjną, np. jako kierowca, pasażer, ale również pieszy<sup>27</sup>.

Art. 42 § 3 k.k. zakłada szeroki krąg podmiotów, ponieważ analogicznie jak ma to miejsce w art. 42 § 2 k.k. użyte zostało pojęcie „sprawca”, które sugeruje, że podmiotem zakazu jest osoba popełniająca przestępstwo opisane w treści przepisu<sup>28</sup>. Nie wobec każdego sprawcy istnieje obowiązek orzekania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze. Obligatoryjny charakter zakazu wynika z założeń polityki kryminalnej, zakładających niezbędną wyeliminowania na stałe z ruchu osób, które będąc uczestnikami ruchu dopuściły się w szczególnych okolicznościach przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji o bardzo poważnych następstwach<sup>29</sup>. Trudno byłoby się zgodzić ze

<sup>25</sup> Pogląd o szerokim ujmowaniu podmiotu zakazu orzekanego na podstawie art. 42 § 2 k.k. jest stanowiskiem dominującym w doktrynie i orzecznictwie Sądu Najwyższego – por. m.in. R.A. Stefański, *Obligatoryjny...*, s. 9-10; tenże, *Podmiot zakazu prowadzenia pojazdów*, „Prokuratura i Prawo” 1999, nr 7-8, s. 113-117; K. Łuczarski, *Sporne problemy zakresu przedmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów*, RPEiS 2011, z. 4, s. 112-113; tenże, *Zakaz prowadzenia...*, s. 106-108; *Nowa regulacja podmiotu zakazu prowadzenia pojazdów* [w:] *Nowa kodyfikacja prawa karnego*, red. L. Boguni, t. VII, Wrocław 2001, s. 16; wyrok SN z 16.1.2007 r., sygn. akt V KK 41/06, OSNKW 2007, z. 1, poz. 175; wyrok SN z 8.2.2007 r., sygn. akt II KK 478/06 (dodatek „Orzecznictwo” – „Prokuratura i Prawo” 2007, nr 6, poz. 4); wyrok SN z 17.5.2007 r., OSNwSK 2007, z. 1, poz. 922. Należy jednak zwrócić uwagę na głosy w doktrynie opowiadające się za zawężeniem zakresu podmiotowego zakazu opisanego w treści art. 42 § 1 k.k. wyłącznie do osób prowadzących pojazdy w chwili popełnienia przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji (por. Z. Sienkiewicz, *Niektóre propozycje zmian w regulacji kar, środków karnych i środków probacyjnych*, PiP 2012, nr 4, s. 34; A. Marek, *Prawo karne*, Warszawa 2011, s. 278; tenże, *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2006, s. 113).

<sup>26</sup> Por. postanowienie SN z 11.10.2001 r., sygn. akt I KZP 24/01, OSP 2002, z. 7-8, poz. 110; J. Lachowski, *Glosa do postanowienia SN z dnia 11 października 2001 r., I KZP 24/01*, „Palestra” 2002, nr 9-10, s. 225; M. Szewczyk [w:] *Kodeks...*, red. A. Zoll, s. 652; Z. Sienkiewicz, *Środki karne w nowym kodeksie karnym na tle założeń polityki kryminalnej* [w:] *Nowa Kodyfikacja prawa karnego*, red. L. Boguni, Wrocław 1997, s. 91-92.

<sup>27</sup> Por. R. A. Stefański, *Obligatoryjny...*, s. 13; Z. Sienkiewicz, *Niektóre zagadnienia z nowej regulacji zakazu prowadzenia pojazdów* [w:] *Nowa kodyfikacja prawa karnego*, red. L. Boguni, t. II, Wrocław 1998, s. 52.

<sup>28</sup> Por. D. Szeleszczuk [w:] *Kodeks...*, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, s. 343.

<sup>29</sup> R. A. Stefański, *Obligatoryjny...*, s. 16.

względów systemowych z tezą zakładającą, iż podmiotem zakazu prowadzenia pojazdów z art. 42 § 3 k.k. może być również osoba niebędąca w ogóle uczestnikiem ruchu<sup>30</sup>. Treść przepisu należy rozpatrywać w kontekście art. 42 § 1 i 2 k.k., tworzących wraz z art. 42 § 3 k.k. pewną całość o wspólnym nadrzędnym celu- ochronie bezpieczeństwa w komunikacji<sup>31</sup>. W konkluzji należy przyjąć za słuszne stanowisko R.A. Stefańskiego, zgodnie z którym krąg podmiotów zakazu orzeczanego na podstawie art. 42 § 3 k.k. powinien być taki sam jak w art. 42 § 1 i 2 k.k.<sup>32</sup>. Gdyby ustawodawca chciał zawęzić stosowanie przepisu art. 42 § 3 k.k. wyłącznie do sprawców prowadzących pojazdy mechaniczne w chwili popełnienia przestępstwa, wówczas uregulowałby tę kwestię podobnie jak w art. 42 § 4 k.k., gdzie istnieje takie literalne ograniczenie<sup>33</sup>. Przepis art. 42 § 3 k.k. stanowi zatem obligatoryjną podstawę do orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych nie tylko wobec sprawców, dopuszczających się przestępstw komunikacyjnych prowadząc pojazd mechaniczny, ale również względem pieszych, którzy poprzez swoje zachowania doprowadzili do spowodowania katastrofy lub wypadku. Niekonieczny jest przy tym fakt posiadania uprawnień do prowadzenia pojazdów<sup>34</sup>. Nie należy także przeprowadzać nazbyt szerokiej wykładni występującego w art. 42 § 3 k.k. pojęcia sprawcy, gdyż przeczą jej zastosowaniu względy celowościowe. Nielogicznym wydaje się, żeby z natury rzeczy łagodniejszy, terminowy zakaz prowadzenia pojazdów mógł być orzeczony wobec uczestników ruchu, zaś „dożywotni” i niezwykle represyjny zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze wobec każdego sprawcy przestępstwa, nawet nie uczestniczącego w ruchu<sup>35</sup>.

Art. 42 § 4 k.k. zakłada obowiązek orzekania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze w razie ponownego popełnienia przestępstwa w warunkach określonych w § 3. Zarówno pierwsze, jak i ponowne skazanie musi dotyczyć tylko i wyłącznie sprawcy prowadzącego pojazd mechaniczny w chwili popełnienia przestępstwa<sup>36</sup>. Podmiotem, wobec którego zgodnie z art. 42 § 4 k.k. orzeka się wskazany w przepisie zakaz jest „osoba prowadząca pojazd mechaniczny”. Określenie użyte w treści art. 42 § 4 k.k. wzbudza wąt-

<sup>30</sup> Ibidem, s. 16; R.A. Stefański, *Zakaz...*, s. 133; Z. Sienkiewicz [w:] *System...*, red M. Melezini, s. 607-608.

<sup>31</sup> Por. S. Cora, *Glosa do wyroku SN z dnia 9 grudnia 2005 r., WK 24/05*, „Gdańskie Studia Prawnicze – Przegląd Orzecznictwa” 2007, nr 1, s. 115-122.

<sup>32</sup> R. A. Stefański, *Zakaz...*, s. 133; D. Szeleszczuk [w:] *Kodeks...*, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, s. 344.

<sup>33</sup> Z. Sienkiewicz, *Zmiany w regulacji środków karnych wprowadzone ustawą z dnia 14 kwietnia 2000 r.* [w:] *Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego*, red. L. Boguni, t. VII, Wrocław 2001, s. 45.

<sup>34</sup> W. Wróbel, *Krytyczne...*, s. 59.

<sup>35</sup> Ibidem, s. 46.

<sup>36</sup> Z. Sienkiewicz [w:] *System...*, red M. Melezini, s. 608.

pliwości, ponieważ występuje tam odwołanie do § 3, a zatem regulacji o znacznie szerszym zakresie podmiotowym. R. A. Stefański zwraca uwagę na stylistykę przepisu – użycie słowa „ponownie” przed zwrotem charakteryzującym podmiot, wobec którego orzeka się zakaz, a także określeniem warunków zastosowania przepisu przewidującego obligatoryjny zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze. Ponowne skazanie dotyczy osoby prowadzącej pojazd mechaniczny, która w takim samym charakterze została skazana uprzednio za przestępstwo wskazane w treści art. 42 § 3 k.k. oraz spełniającej przewidziane tam warunki<sup>37</sup>. Wydaje się zatem, że zarówno względny wykładni językowej, jak i celowość regulacji art. 42 § 4 k.k. przemawia za uznaniem ograniczonego kręgu podmiotów wyłącznie do osób prowadzących pojazdy mechaniczne w chwili ponownego popełnienia przestępstwa określonego w art. 42 § 3 k.k. w warunkach tam wskazanych.

### **2.3. Obligatoryjny charakter zakazu określonego w art. 42 § 3 i 4 k.k.**

Przed wspomnianą już nowelizacją Kodeksu karnego wprowadzoną ustawą z 12.2.2010 r. istniały dwie podstawy zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze – fakultatywna (art. 42 § 3 k.k.) i obligatoryjna (art. 42 § 4 k.k.), które dopełniały się wzajemnie. Sąd, jeśli zachodziły okoliczności określone w art. 42 § 3 k.k. mógł podjąć swobodną decyzję czy orzec zakaz prowadzenia pojazdów na zawsze, czy też skorzystać z łagodniejszej formy terminowej zakazu, opierając się na art. 42 § 1 lub 2 k.k. Natomiast w przypadku ponownego skazania osoby prowadzącej pojazd mechaniczny w warunkach określonych w art. 42 § 3 k.k. na sądzie spoczywał obowiązek orzeczenia zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze na podstawie art. 42 § 4 k.k.

Zmiana art. 42 § 3 k.k. dotyczyła istoty charakteru uregulowanego w przepisie środka karnego. Nadano mu postać obligatoryjną, której rygorystyczność jest nieco łagodzona przez użycie klauzuli generalnej „wyjątkowego wypadku, uzasadnionego szczególnymi okolicznościami”. Obecnie obydwa przepisy – art. 42 § 3 k.k. i art. 42 § 4 k.k. – konstytuują obowiązek orzekania przez sąd zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze. Funkcjonowanie art. 42 § 4 k.k. jako przepisu obligatoryjnie sankcjonującego nieprawidłowe zachowanie sprawcy, polegające na ponownym popełnieniu przestępstwa w warunkach określonych w art. 42 § 3 k.k. utraciło zatem rację bytu. Jeden i drugi przepis ustawy

---

<sup>37</sup> R.A. Stefański, *Zakaz...*, s. 132-133; D. Szeleszczuk [w:] *Kodeks...*, red A. Grześkowiak, K. Wiak, s. 344.

karnej wykazuje jednakową siłę oddziaływania, wprowadzając konieczność wydania rozstrzygnięcia o zakazie prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze. Art. 42 § 3 k.k. posiada względnie obligatoryjny charakter, czego nie można powiedzieć o art. 42 § 4 k.k., którego bezwzględność i nieodwołalność stanowią jego specyficzną cechę. Inny jest także zakres podmiotowy obydwu regulacji, gdyż art. 42 § 4 k.k. wyraźnie wspomina o osobie prowadzącej pojazd mechaniczny w chwili popełnienia ponownie przestępstwa w warunkach określonych w § 3. W przypadku zaś art. 42 § 3 k.k. przyjmuje się zasadniczo, że podmiotem tego przepisu może być każda osoba uczestnicząca w ruchu<sup>38</sup>.

W obecnie obowiązującym stanie prawnym faktyczna użyteczność art. 42 § 4 k.k. może budzić uzasadnione wątpliwości, ponieważ pomimo wskazanych powyżej różnic, art. 42 § 3 i 4 k.k. łączy silny związek normatywny oraz obligatoryjny charakter. Wydaje się, że art. 42 § 4 k.k. mógłby mieć sens w następującej sytuacji: sprawca A spełnia przesłanki do orzeczenia względem niego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze na podstawie art. 42 § 3 k.k., np. powoduje w stanie nietrzeźwości katastrofę w komunikacji – art. 173 k.k., której bezpośrednim następstwem jest śmierć wielu osób. Sąd jednakże bierze pod uwagę całokształt okoliczności, dochodząc ostatecznie do wniosku, że A wystarczy jedynie terminowy zakaz prowadzenia pojazdów (art. 42 § 2 k.k.), który też względem danego sprawcy orzeka. Względnie obligatoryjny charakter zakazu określonego w art. 42 § 3 k.k. umożliwi sędziemu skorzystanie w zasadzie w każdym przypadku z klauzuli „wyjątkowego wypadku, usprawiedliwionego szczególnymi okolicznościami”. W razie gdyby skazany ponownie dopuścił się przestępstwa w warunkach określonych w art. 42 § 3 k.k. zastosowanie miałby art. 42 § 4 k.k., wówczas to obowiązek orzekania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze stanowiłby racjonalny środek do zwalczania patologicznych zjawisk przestępczych, które godzą w bezpieczeństwo w komunikacji.

---

<sup>38</sup> Por. m.in. Z. Sienkiewicz [w:] *System...*, red. M. Melezini, s. 607-608; Z. Sienkiewicz [w:] *Komentarz...*, red. M. Filar, Warszawa 2012, s. 185; R. A. Stefański, *Zakaz...*, s. 133; R. A. Stefański, *Obligatoryjny...*, s. 16; A. Michalska-Warias, *Modyfikacja przepisów kodeksu karnego w zakresie przestępstw drogowych* [w:] *Nowe prawo karnego zmianach*, red. T. Bojarski, E. Skrętowicz, Lublin 2002, s. 31-35.

### 3. Praktyczne problemy związane z zakazem prowadzenia pojazdów na zawsze

Regulacja dotycząca zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze jest nieskoordynowana z przepisami dotyczącymi zatarcia skazania. Jak mamy rozpatrywać przypadek, gdy względem danego sprawcy orzeczono zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze? Zgodnie z treścią art. 107 § 6 k.k., jeżeli orzeczony został środek karny, to zatarcie skazania nie może nastąpić przed jego wykonaniem, darowaniem albo przedawnieniem jego wykonania z zastrzeżeniem art. 76 § 2 k.k. Przepisy art. 42 § 3 i 4 k.k. wyraźnie formułują wobec sądu obowiązek skorzystania ze środka karnego w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze. Skazany uzyskuje w związku z tym de facto dożywotni wyrok, zobowiązujący go do nieprowadzenia wszystkich bez wyjątku pojazdów mechanicznych. Trzeba przyznać, że dotkliwość tego środka reakcji karnoprawnej jest znacząca we współczesnej rzeczywistości, kiedy człowiek nie może się już wręcz obejść bez własnego pojazdu mechanicznego. W Polsce o ile w latach PRL-u posiadanie samochodu było luksusem i przejawem wysokiego statusu społecznego, dziś stało się po prostu normą. Osoba pozbawiona możliwości prowadzenia pojazdu jest jednostką wyalienowaną społecznie, niejednokrotnie też postrzega się ją w sposób negatywny z uwagi na fakt zaistnienia w życiorysie konfliktu z prawem. W przypadkach określonych w art. 42 § 3 i 4 k.k. skazany nie może liczyć, że kiedykolwiek nastąpi chwila, z którą jego skazanie będzie uważane za niebyłe, a wpis o skazaniu zostanie usunięty z Krajowego Rejestru Karnego (art. 106 k.k.)<sup>39</sup>.

Zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze z istoty swej wiąże się z niemożliwością wykonania tego środka karnego za życia sprawcy, dlatego też wykluczone jest zatarcie skazania we wspomnianym wariancie (art. 107 § 6 k.k.)<sup>40</sup>. W doktrynie występuje pogląd o całkowitej niedopuszczalności skorzystania z dobrodziejstwa zatarcia skazania w razie orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze<sup>41</sup>. Należy jednak zauważyć, iż istnieje możliwość zatarcia skazania na podstawie art. 42 § 3 lub 4 k.k., jeżeli określony tam środek

---

<sup>39</sup> W. Wróbel, A. Zoll, *Polskie prawo karne. Część ogólna*, Kraków 2010, s. 588; W. Zalewski [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2011, s. 169.

<sup>40</sup> M. Błaszczyk [w:] *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2011, s. 999.

<sup>41</sup> Por. W. Wróbel, *Krytyczne...*, s. 60 i n.; W. Wróbel, A. Zoll, *Polskie...*, s. 561; G. Bogdan [w:] *Kodeks...*, red. A. Zoll, Warszawa 2012, s. 1276-1277; A. Wąsek [w:] O. Górniok i in., *Kodeks karny. Komentarz*, s. 770.

karny został darowany<sup>42</sup>. Instytucja amnestii<sup>43</sup> oraz prezydenckie prawo łaski<sup>44</sup> są jednak środkami bardzo wyjątkowymi, co oznacza małe prawdopodobieństwo, że zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony na zawsze zostanie kiedykolwiek poddany ich dobrodziejstwu<sup>45</sup>. W razie orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze wykluczona jest z natury rzeczy możliwość skorzystania z instytucji przedawnienia<sup>46</sup>. Okres zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze rozpoczyna się z chwilą uprawomocnienia się orzeczenia nakładającego na sprawcę ten środek karny (art. 43 § 2 k.k.), kończy się natomiast z momentem śmierci skazanego, kiedy następuje kres jego życia, a zarazem wszelakich atrybutów przynależnych żyjącej ludzkiej istocie. Dożywotni charakter zakazu orzeczony na podstawie art. 42 § 3 lub 4 k.k. sugeruje, że występuje pewna grupa sprawców, która stanowi aż tak wielkie zagrożenie dla bezpieczeństwa w komunikacji, iż należy ją na trwałe wyeliminować z aktywnego uczestnictwa w ruchu. Warto zauważyć, iż zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony na zawsze powoduje, że inne późniejsze skazania osoby, wobec której orzeczono ten środek karny również nigdy nie będą podlegały zatarciu<sup>47</sup>.

### 3.1. Zatarcie skazania a zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony na zawsze

Polski Kodeks karny z 1997 r. nie zawiera w katalogu kar (art. 32 k.k.) kary śmierci, najpoważniejszymi sankcjami są: kara 25 lat pozbawienia wolności oraz kara dożywotniego pozbawienia wolności. W przypadku tych kar ustawodawca dopuszcza zatarcie skazania z mocy prawa po upływie określonego okresu. Jeśli chodzi o karę 25 lat pozbawienia wolności jest to 10 lat od wykonania lub darowania kary albo przedawnienia jej wykonania (art. 107 § 1 k.k.).

---

<sup>42</sup> Por. M. Błaszczyk [w:] *Kodeks...*, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, s. 1000; T. Bojarski [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. T. Bojarski, Warszawa 2012, s. 227-228.

<sup>43</sup> Amnestia (tzw. łaska generalna) stanowi instytucję, która była stosowana w czasach PRL-u. Obecnie trudno mówić o możliwości amnestii, ponieważ ani Konstytucja RP, ani też żaden z obecnie obowiązujących aktów prawa stanowionego jej nie przewiduje.

<sup>44</sup> Tzw. prawo łaski stanowi zgodnie z art. 139 Konstytucji RP indywidualne uprawnienie Prezydenta RP. Nie ma w zasadzie żadnych ograniczeń jeśli chodzi o rodzaje przestępstw, wobec których Prezydent RP może skorzystać z prawa łaski, wyjątek stanowią osoby skazane przez Trybunał Stanu. Tryb postępowania w sprawie ułaskawienia regulują przepisy Kodeksu postępowania karnego: art. 560-568.

<sup>45</sup> A. Zoll [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, t. 1, red. K. Buchała, A. Zoll, Kraków 1998, s. 551; M. Szewczyk [w:] *Kodeks...*, red. A. Zoll, s. 657.

<sup>46</sup> M. Błaszczyk, *Instytucja zatarcia skazania w polskim prawie karnym*, „Studia Iuridica” 2006, t. 46, s. 9-35.

<sup>47</sup> W. Wróbel, *Opinia o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny z dnia 2 października 2009 r.*, druk sejmowy nr 2115.

W razie skazania na karę dożywotniego pozbawienia wolności także dopuszcza się zatarcie skazania z mocy prawa po upływie 10 lat od uznania kary za wykonaną, od darowania kary albo od przedawnienia jej wykonania (art. 107 § 3 k.k.). Art. 106a k.k. formułuje jedyny wyjątek od generalnej zasady zatarcia skazania, stanowiąc, iż nie podlega zatarciu skazanie na karę pozbawienia wolności bez warunkowego zawieszenia jej wykonania za przestępstwo przeciwko wolności seksualnej i obyczajowości, jeżeli pokrzywdzony był małoletnim poniżej lat 15. W treści kodeksowej występuje niespójność, gdyż przewidziano możliwość zatarcia skazania nawet za najcięższe zbrodnie popełnione umyślnie, w tym za zabójstwo<sup>48</sup>. Sprawca, wobec którego orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów na zawsze nie będzie mógł nigdy się zrehabilitować, gdyż z reguły do końca życia spoczywać będzie na nim piętno przestępcy. Przestępstwa komunikacyjne z pewnością nie należą do typowych przestępstw, takich jak chociażby kradzież, ponieważ odznaczają się własną specyfiką oraz wysoko posuniętym indywidualizmem sytuacyjnym. Powszechność tego rodzaju przestępczości, przeważnie występującej w ruchu lądowym, powoduje, że w zasadzie każdy z nas może stać się w sprawcą, np. wypadku drogowego, którego następstwem będzie śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu (art. 177 § 2 k.k.). Jedna chwila – nie zachowanie należytej ostrożności, brak wyobraźni – może rzutować na całym naszym przyszłym życiu. Wypadek pozostawia w psychice sprawcy zazwyczaj traumę, negatywne wspomnienia oraz poczucie winy. Orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów na zawsze w każdym momencie, dzień po dniu przypomina o naszym przewinieniu, gdy uświadamiamy sobie fakt niemożliwości prowadzenia samochodu. Powstaje zatem pytanie – czy tak wysoki stopień surowości zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze (art. 42 § 3 i 4 k.k.) jest uzasadniony realną potrzebą zwalczania przestępczości w komunikacji, czy też stanowi jedynie przejaw tzw. populizmu penalnego?

### 3.2. Naruszenie konstytucyjnej zasady proporcjonalności

Zasada proporcjonalności została wyinterpretowana z art. 31 ust. 3 Konstytucji RP na podstawie orzecznictwa Trybunału Konstytucyjnego. Jej istota polega na dyrektywie kierowanej dla organów tworzących prawo, a zakazującej nadmiernej ingerencji w konstytucyjne prawa i wolności. TK określił w sposób jednoznaczny przesłanki dopuszczalności wprowadzania ograniczeń w korzystaniu z konstytucyjnych wolności i praw, zaliczając do nich: (1) ustawową formę

---

<sup>48</sup> Por. R. A. Stefański, *Ustawowe zaostrzenie represji za przestępstwa komunikacyjne*, „Prokuratura i Prawo” 2010, nr 7-8, s. 19-20; W. Wróbel, *Krytyczne...*, s. 60-61.

ograniczenia; (2) istnienie w państwie demokratycznym konieczności wprowadzenia ograniczenia; (3) funkcjonalny związek ograniczenia z realizacją wymienionych w treści art. 31 ust. 3 wartości (bezpieczeństwo państwa, porządek publiczny, ochrona środowiska, zdrowia i moralności publicznej, wolności i praw innych osób); (4) zakaz naruszania istoty danego prawa lub wolności<sup>49</sup>.

Potrzeba ograniczenia konstytucyjnego prawa lub wolności pojawia się w momencie zaistnienia konfliktu wartości. W przypadku zakazu prowadzenia pojazdów mamy z jednej strony gwarantowaną przez Konstytucję RP wolność jednostki (art. 31 ust. 1), polegającą w tym przypadku na swobodzie uzyskiwania uprawnień do prowadzenia pojazdów oraz korzystania z nich zasiadając za kierownicą. Z drugiej jednak strony występuje dobro w postaci bezpieczeństwa w komunikacji, które może stać się podstawą do wprowadzania ograniczeń z uwagi na potrzebę jego ochrony przed niebezpieczeństwem związanym z ryzykownymi zachowaniami pewnych osób. Ustawodawca, wprowadzając nową regulację prawną, zwłaszcza dotyczącą prawa karnego, które silnie oddziałuje na sferę praw i wolności jednostki, powinien przeprowadzić badanie proporcjonalności. Trybunał stwierdził, że zasada proporcjonalności „z jednej strony stawia przed prawodawcą każdorazowo wymóg stwierdzenia rzeczywistej potrzeby ingerencji w danym stanie faktycznym w zakres prawa bądź wolności jednostki. Z drugiej strony winna być rozumiana jako wymóg stosowania takich środków prawnych, które będą skuteczne, a więc rzeczywiście służące realizacji zamierzonych przez prawodawcę celów<sup>50</sup>”.

Zakaz prowadzenia pojazdów stanowi środek karny, którego naczelnym założeniem jest uniemożliwienie sprawcy ponownego popełnienia przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji<sup>51</sup>. Pewne osoby nieprzestrzegające zasad bezpieczeństwa należy wyłączyć z ruchu, gdyż dalsze prowadzenie przez tego typu podmioty pojazdów niesie w sobie niebezpieczeństwo<sup>52</sup>. Trudno powiedzieć czy orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze (art. 42 § 3 i 4 k.k.) odniesie pożądaný rezultat w postaci wyeliminowania zagrożenia płynącego od określonych jednostek. Zakaz „dożywotni” posiada ściśle wskazany zakres przedmiotowy- dotyczy wszystkich pojazdów mechanicznych we wszelkich strefach ruchu. Osoba posiadająca pewne skłonności do lekceważenia przepisów

<sup>49</sup> Wyrok TK z 29.6.2001 r., sygn. akt K 23/00, Dz.U. Nr 69, poz. 724.

<sup>50</sup> Wyrok TK z 16.4.2002 r., sygn. akt SK 23/01, Dz.U. 2002 Nr 60, poz. 550; J. Oniszczyk, *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej w orzecznictwie Trybunału Konstytucyjnego na początku XXI w.*, Kraków 2004, s. 400.

<sup>51</sup> Por. m.in. wyrok SN z 13.10.2011 r., sygn. akt IV KK 201/11, „Prokuratura i Prawo” – „Orzecznictwo” 2012, nr 2; wyrok SN z 5.3.2009 r., sygn. akt II KK 269/08, OSNwSK 2009, nr 1, poz. 630; wyrok SN z 2.4.2008 r., sygn. akt V KK 178/08, LEX nr 398535.

<sup>52</sup> K. Łuczak, *Zakaz...*, s. 74.



prawa, może doprowadzić do niebezpiecznych zdarzeń komunikacyjnych także uczestnicząc w ruchu jako zwykły pieszy lub prowadząc inny pojazd niż mechaniczny (np. rower). Wydaje się, że gdyby polityka kryminalna w Polsce byłaby racjonalna, wówczas nie znalazłyby się przepisy konstytuujące zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze. Restrykcyjność tejże regulacji jest niewątpliwie nadmierna, zwłaszcza że wyłączona została możliwość skrócenia wykonania zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego na podstawie art. 42 § 2 lub 3 k.k. (art. 84 § 2 k.k.) oraz zasadniczo dopuszczalność zatarcia skazania (art. 107 § 6 k.k.). Warto zwrócić uwagę, że sprawca skazany na karę długoterminowego pozbawienia wolności może ubiegać się o warunkowe przedterminowe zwolnienie, a po upływie okresu próby liczyć również na zatarcie skazania. Skazany, wobec którego sąd orzekł zakaz prowadzenia pojazdów na zawsze jest stawiany na dużo gorszej pozycji, ponieważ nigdy nie zostanie warunkowo przedterminowo zwolniony z odbywania tego środka karnego.

Idea demokratycznego państwa prawnego powinna zawsze przyświecać tworzeniu prawa, nie może być mowy o tak nierównym traktowaniu sprawców przestępstw jak ma to miejsce w obecnie obowiązującym Kodeksie karnym. Ustawodawca niefortunnie postawił w lepszej sytuacji zabójców działających umyślnie, gdyż mają oni szansę na poprawę swojego dotychczasowego postępowania, wyjście na wolność po odbyciu kary pozbawienia wolności, a z czasem także na powrót do normalnego życia. Sprawca, wobec którego sąd orzekł środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów na podstawie art. 42 § 3 lub 4 k.k. faktycznie do końca życia musi się zmagać z piętnem przestępcy, o czym przypomina mu nieustannie prawna niemożliwość prowadzenia wszelkich, bez wyjątku pojazdów mechanicznych. Mamy do czynienia ze środkiem karnym, który jako taki z założenia powinien być mniej represyjny od kar, tymczasem przewyższa niejednokrotnie je swą dolegliwością i uciążliwością, ponieważ uniemożliwia osobie skazanej pełne funkcjonowanie w społeczeństwie. Prowadzenie samochodu stało się wręcz nieodzownym atrybutem codziennego życia współczesnego człowieka. Brak nadziei na to, że kiedykolwiek odzyska się uprawnienia do prowadzenia pojazdu, działa na skazanego w sposób deprymujący, umniejszając w nim poczucie sprawiedliwości i poważania dla instytucji sądu. Skazany obciążony zakazem prowadzenia pojazdów na zawsze będzie bardziej skłonny do złamania spoczywającego na nim zobowiązania, dokonania naruszenia sądowego zakazu, ponieważ w zasadzie nie ma nic do stracenia, a groźba kary przewidzianej w art. 244 k.k. nie zawsze stanowi wystarczającego kontrargumentu do tego, by ponownie zasiąść za kierownicą.

### 3.3. Niemożliwość uznania za wykonany zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego na zawsze (art. 84 § 2 k.k.)

Art. 84 § 1 k.k. stanowi, że sąd może po upływie połowy okresu, na który orzeczono środki karne wymienione w art. 39 pkt 1-3, uznać je za wykonane, jeżeli skazany przestrzegał porządku prawnego, a dany środek karny był w stosunku do niego wykonywany przynajmniej przez rok. Jest to instytucja rehabilitacji sądowej, nazywana również „sędziowskim prawem łaski”<sup>53</sup>. Przepis art. 84 § 2 k.k. określa przypadki, kiedy zostaje wyłączona możliwość skorzystania z tego sędziowskiego uprawnienia. Jeśli chodzi o fakultatywny zakaz prowadzenia pojazdów orzekany na podstawie art. 42 § 1 k.k., istnieje prawna dopuszczalność skrócenia okresu odbywania środka karnego. Ustawodawca wskazał na art. 42 § 2 i 3 k.k. jako podstawy do orzekania obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów, które jeżeli zostaną zastosowane w danym wypadku, tym samym automatycznie uniemożliwiają skorzystanie wobec osoby skazanej z tzw. sędziowskiego prawa łaski, nawet jeśli zaistnieją przesłanki określone w art. 84 § 1 k.k. Wprowadzone ograniczenie zawarte w treści art. 84 § 2 k.k. było uzasadnione potrzebą wzmożonej ochrony bezpieczeństwa w komunikacji, dotycząc sprawców, którzy w chwili popełnienia przestępstwa byli w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego albo zbiegli z miejsca zdarzenia. Twórcy przepisu wskazywali również na konieczność oddziaływania szczególnieprzewencyjnego, zapobiegawczego i wychowawczego na sprawcę<sup>54</sup>.

W art. 84 § 2 k.k. zostały wymienione dwie obligatoryjne podstawy orzekania zakazu prowadzenia pojazdów- art. 42 § 2 i 3 k.k. Zastanawiać może fakt, że pominięto w ogóle przepis art. 42 § 4 k.k., który konstytuuje bezwzględny obowiązek zastosowania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze. Wyłania się w tym momencie pytanie- co ustawodawca miał zamiar przez takie posunięcie osiągnąć, ponieważ opierając się na wykładni językowej, nie występuje wyłączenie możliwości skrócenia okresu odbywania środka karnego opisanego w treści art. 42 § 4 k.k. Sytuacja jest doprawdy absurdalna, ponieważ art. 84 § 2 k.k. w swym wyliczeniu wyraźnie podaje art. 42 § 3 k.k., który również dotyczy zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze. Związek przepisów art. 42 § 3 i 4 k.k. jest niezaprzeczalny z uwagi na odesłanie w art. 42 § 4 k.k. do warunków określonych w § 3, chociaż obydwie regulacje posiadają odrębne przesłanki zastosowania. Skrócenie okresu wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego na zawsze byłoby w praktyce bardzo trudne. Środek ten ma

<sup>53</sup> Por. m.in. ibidem, s. 217; J. Waszczyński, *Kary dodatkowe w nowym kodeksie karnym*, PiP 1969, z. 10, s. 529.

<sup>54</sup> Z. Sienkiewicz [w:] *System...*, red. M. Melezini, s. 610-611.

charakter dożywotni, więc niemożliwym wydaje się odmierzenie połowy okresu zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze. Istnieje wprawdzie obliczona średnia życia dla mieszkańców Polski, ale różne okoliczności mogą wpływać na skrócenie lub wydłużenie tego przeciętnego okresu. W. Wróbel dostrzega w treści art. 84 § 2 k.k. wyjątkową wręcz nieudolność legislacyjną, dodając, że wystarczyłoby wprowadzenie pewnego ściśle określonego okresu, po upływie którego zakaz prowadzenia pojazdów na zawsze orzeczony na podstawie art. 42 § 4 k.k. mógłby zostać uznany za wykonany<sup>55</sup>.

Brak możliwości uznania za wykonany środka karnego opisanego w art. 42 § 2 i 3 k.k. jest poddawany krytyce, zarzuca się mu przede wszystkim zbyt wysoko posunięty schematyzm, który nie zawsze odpowiada różnorodności sytuacji, jakie mogą występować w życiu<sup>56</sup>. Bezwyjątkowość ogranicza swobodę orzeczniczą sądu, który jako organ wymiaru sprawiedliwości powinien posiadać kompetencję do własnej oceny danego przypadku oraz podjęcia sprawiedliwego rozstrzygnięcia dostosowanego do całokształtu okoliczności sprawy. Ustawodawca powinien w sposób jednoznaczny opowiedzieć się w kwestii art. 42 § 4 k.k., a więc albo określić jak radzi W. Wróbel okres, od upływu którego uzależniona będzie możliwość uznania orzeczonego na zawsze zakazu prowadzenia pojazdów za wykonany, bądź też dopisać wspomniany przepis do katalogu wyłączeń zawartym w art. 84 § 2 k.k. Obecna sytuacja przybrała postać luki w prawie, niekorzystnej zarówno dla organów stosujących prawo, jak i dla samych sprawców przestępstw, wobec których orzeczony został zakaz w formule opisanej w art. 42 § 4 k.k.<sup>57</sup>.

#### 4. Efektywność zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze

Zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze z uwagi na swój z reguły dożywotni charakter, brak możliwości zatarcia skazania oraz skrócenia okresu jego wykonywania, stanowi środek wysoce niehumanitarny. Założenia polityki kryminalnej w zakresie ścigania i eliminacji z ruchu sprawców przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, bynajmniej nie uzasadniają potrzeby wprowadzenia tak silnie represyjnego środka karnego. Czy zakaz prowadzenia pojazdów na zawsze w większym stopniu od jego odmiany terminowej wypełnia cele i funkcje stawiane przed tym środkiem? Zakaz prowadzenia pojazdów ma przede wszystkim spełniać rolę środka zabezpieczającego

<sup>55</sup> W. Wróbel, *Krytyczne...*, s. 61.

<sup>56</sup> Por. A. Marek, *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2004, s. 289; Z. Sienkiewicz [w:] *System...*, red. M. Melezini, s. 611.

<sup>57</sup> Z. Sienkiewicz [w:] *Komentarz...*, red. M. Filar, Warszawa 2012, s. 186.

(prewencyjnego), chroniąc społeczeństwo przed osobami, których dotychczasowe zachowanie wskazuje na wysokie ryzyko możliwości podjęcia działań nagananych, godzących w bezpieczeństwo w komunikacji<sup>58</sup>. Na prewencję szczególną (indywidualną) składają się trzy elementy: eliminacja, poprawa i odstraszenie<sup>59</sup>. Zakaz prowadzenia pojazdów na zawsze z pewnością eliminuje w sposób najbardziej dotkliwy sprawców przestępstw komunikacyjnych z aktywnego uczestnictwa w ruchu. Jego efektywność w porównaniu do terminowego zakazu prowadzenia pojazdów zostaje zwiększona, ponieważ skazany jest usuwany na trwałe z grona osób uprawnionych do prowadzenia pojazdów mechanicznych. Wypełnianie kolejnych funkcji, poprzez które realizuje się prewencja indywidualna budzi niestety wątpliwości. Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany na zawsze wpływa negatywnie na ogólne postrzeganie wymiaru sprawiedliwości. W przypadku tzw. terminowego zakazu prowadzenia pojazdów skazany stara się przestrzegać nałożonych na niego przez sąd zobowiązań, gdyż posiada realną perspektywę odzyskania po upływie pewnego okresu uprawnień do prowadzenia pojazdu. W razie orzeczenia „dożywotniego” zakazu prowadzenia pojazdów trudno mówić o jakimkolwiek poprawczym oddziaływaniu na sprawcę. Ustawodawca nie daje w zasadzie żadnej szansy i nadziei na to, że skazany kiedykolwiek zostanie uwolniony od skutków swojego szkodliwego zachowania. Jeśli zaś chodzi o skutek odstraszący zakazu prowadzenia pojazdów orzekanego na podstawie art. 42 § 3 lub 4 k.k., to z perspektywy osoby skazanej jest ona bardziej skłonna do zachowań ryzykownych, w tym do naruszenia postanowień zakazu.

Celem ustawodawcy dokonania zmiany regulacji zakazu prowadzenia pojazdów wprowadzonej ustawą z 14.4.2000 r., a następnie ustawą z 12.2.2010 r. było uskutecznienie walki z najpoważniejszymi sprawcami przestępstw komunikacyjnych. Codziennie na polskich drogach giną ludzie, często na skutek zwykłej brawury, braku umiejętności, ponieważ uzyskanie prawa jazdy nie gwarantuje, że dana osoba będzie nienagannym kierowcą. Ważnym czynnikiem wpływającym na zdolności psychomotoryczne prowadzącego jest przebywanie w stanie nietrzeźwości lub odurzenia innym środkiem<sup>60</sup>. Kształt art. 42 k.k. ulegał przekształceniom, a każda z wprowadzanych nowelizacji zmierzała do coraz bardziej restrykcyjnego traktowania sprawców przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Zbyttno posunięta działalność twórcza ustawodawcy, przejawia-

<sup>58</sup> A. Marek, *Prawo...*, s. 277; D. Szeleszczuk [w:] *Kodeks...*, red A. Grześkowiak, K. Wiak, s. 344-345.

<sup>59</sup> Por. K. Łucarz, *Zakaz...*, s. 84 i n.; R. A. Stefański, *Prawo karne materialne. Część ogólna*, Warszawa 2008, s. 244 i n.

<sup>60</sup> Por. Uzasadnienie do ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny z dnia 14 kwietnia 2000 r., Sejm RP III Kadencja, druk sejmowy nr 1019.

jąca się na wprowadzaniu wielu zmian i uzupełnień w obowiązujących przepisach, wiąże się zawsze z realnym niebezpieczeństwem naruszenia spójności prawa<sup>61</sup>. Spójność prawa karnego stanowi jedno z podstawowych założeń racjonalnej polityki kryminalnej. Zachodzi wówczas, gdy przepisy współgrają ze sobą, tworząc pewną normatywną skoordynowaną ze sobą całość, która umożliwi efektywne korzystanie z instytucji przewidzianych w przepisach prawa. Istnieje założenie o racjonalności ustawodawcy, a zatem każda z wprowadzanych zmian w danym akcie prawnym powinna służyć poprawie jakości prawa, tymczasem często bywa wręcz odwrotnie. Niejednokrotnie pojawiają się negatywne zjawiska, takie jak dysharmonia oraz tzw. luki w prawie, co w efekcie prowadzi do niepewności prawa i mnożenia się różnorodnych interpretacji przepisów.

Ustawa z 12.2.2010 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny, ustawy – Kodeks karny wykonawczy oraz ustawy – Prawo ochrony środowiska ustanowiła obligatoryjność zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze orzeczanego na podstawie art. 42 § 3 k.k. Należy przyznać rację stanowisku prezentowanemu w doktrynie, zgodnie z którym obligatoryjność stosowania danej instytucji prowadzi w rezultacie do ograniczenia swobody sędziowskiej na etapie orzekania, co negatywnie odbija się na jakości wydawanych rozstrzygnięć<sup>62</sup>. Każde orzeczenie sądu co do zasady powinno w sposób możliwie optymalny być dopasowane do stopnia winy danego sprawcy, stopnia społecznej szkodliwości popełnionego przez niego czynu oraz uwzględniać inne indywidualne okoliczności. Wymierzając środek karny zgodnie z art. 56 k.k. sąd stosuje odpowiednio m. in. art. 53 k.k., a tym samym musi brać pod uwagę ogólne dyrektywy wymiaru kary, które z uwagi na obowiązek stosowania zakazu prowadzenia pojazdów doznają uszczerbku, gdyż przewodnia idea indywidualizacji kary pozostaje bez znaczenia dla korzystania z tego środka karnego. Obligatoryjność prowadzi niejednokrotnie do automatyzmu i schematyzmu, co nie pozwala na uwzględnienie przypadków, gdy zachodzi konieczność wzięcia pod uwagę przyczynienia się pokrzywdzonego oraz innych szczególnych okoliczności sytuacyjnych, które są trudne do uniknięcia, zwłaszcza jeśli wchodzą w grę przestępstwa komunikacyjne<sup>63</sup>.

<sup>61</sup> Z. Sienkiewicz, *Niektóre...*, s. 27 i n.

<sup>62</sup> Z. Sienkiewicz, *Zmiany...*, s. 52; Z. Sienkiewicz [w:] *System...*, red. M. Melezini, s. 611; W. Wróbel, *Krytyczne...*, s. 63-64; R.A. Stefański, *Ustawowe...*, s. 18-19; R.A. Stefański, *Obligatoryjny...*, s. 6 i n.

<sup>63</sup> W. Wróbel, *Opinia o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny z dnia 2 października 2009 r.*, druk sejmowy nr 2115; R.A. Stefański, *Ustawowe...*, s. 19.

## 5. Podsumowanie

We współczesnym świecie media odgrywają niebagatelną rolę w kreowaniu obrazu rzeczywistości, który utrwała się w świadomości masowych odbiorców. Opinia publiczna domaga się surowych kar dla sprawców przestępstw oraz udziela poparcia wszelkim inicjatywom zmierzającym do zaostrzenia sankcji karnych. Głośno mówi się o sprawcach przestępstw komunikacyjnych, prowadzących w chwili popełnienia czynu pojazdy w stanie nietrzeźwości, szczególnie wówczas, gdy występują ofiary śmiertelne. Wydawać by się mogło, że wszelkie zmiany zaostrzające regulację dotyczącą karania za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji są słuszne i potrzebne. Założeniu temu przeczą jednakże dane statystyczne, w świetle których w ciągu ostatnich lat udział nietrzeźwych kierowców w ogólnej liczbie wypadków komunikacyjnych utrzymuje się na stałym poziomie, a nawet w porównaniu do końca XX w. uległ spadkowi<sup>64</sup>.

Zwrócić należy uwagę na zwiększenie roli zakazu prowadzenia pojazdów w odróżnieniu do pozostałych środków karnych, które ustawodawca zamieścił w katalogu znajdującym się w art. 39 k.k. Ogromna liczba orzeczonych wobec sprawców przestępstw komunikacyjnych zakazów prowadzenia pojazdów (oscylowała na przestrzeni ostatnich lat w granicach 64-83% ogółu orzeczonych środków karnych), świadczy o niebagatelnym znaczeniu tego właśnie środka karnego w polityce kryminalnej<sup>65</sup>. Niewątpliwie dane statystyczne są zawyżane przez sprawców przestępstwa prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości (art. 178a k.k.), które zostało wprowadzone do Kodeksu karnego w wyniku wejścia ustawy nowelizacyjnej z 14.4.2000 r.<sup>66</sup>. Skryminalizowanie prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości doprowadziło do wzrostu orzeczeń przez sąd obligatoryjnego zakazu na podstawie art. 42 § 2 k.k.<sup>67</sup>. Należy w tym kontekście ocenić pozytywnie proponowaną zmianę, polegającą na usunięciu art. 178a § 2 k.k., czyli przestępstwa prowadzenia innego pojazdu (niż mechaniczny) w stanie nietrzeźwości lub odurzenia innym środkiem, gdyż w związku z nim wiąże się obowiązek orze-

<sup>64</sup> Por. K. Krajewski, *Opinia z dnia 29 września 2009 r. w przedmiocie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny z dnia 28 kwietnia 2009 r.*, druk sejmowy nr 2115; R.A. Stefański, *Ustawowe...*, s. 23 i n; tenże, *Opinia prawna o ustawie z dnia 8 stycznia 2010 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny, ustawy – Kodeks karny wykonawczy oraz ustawy – Prawo ochrony środowiska*, druk senacki 754, w zakresie zaostrzenia odpowiedzialności wobec sprawców przestępstw komunikacyjnych popełnionych w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego.

<sup>65</sup> M. Melezini, *Środki karne orzekane obok kar w praktyce sądowej (wstępne wyniki badań) [w:] Państwo prawa i prawo karne. Księga jubileuszowa Profesora Andrzeja Zolla*, red. P. Kardas, T. Sroka, W. Wróbel, t. II, Warszawa 2012, s. 884-887.

<sup>66</sup> Ustawa z 14.4.2000 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny, Dz.U. Nr 48, poz. 548.

<sup>67</sup> M. Melezini, *Środki...*, s. 885, 887.

czenia zakazu prowadzenia pojazdów<sup>68</sup>, co nie zawsze jest w pełni adekwatne do stopnia niebezpieczeństwa czynu sprawcy.

Stopień represyjności prawa karnego musi zachować wewnętrzną spójność<sup>69</sup>, czego nie można powiedzieć o regulacji zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze, którego dolegliwość jest nieproporcjonalna w stosunku do dobra chronionego, czyli bezpieczeństwa w komunikacji. Obligatoryjny zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze (art. 42 § 3 i 4 k.k.) jest sprzeczny z konstytucyjną zasadą proporcjonalności, ponadto niekorzystnie wpływa na możliwość indywidualizacji sankcji w ramach sędziowskiego wymiaru kar. Jeśli chodzi o zwalczanie przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji mamy do czynienia ze zjawiskiem tzw. populizmu penalnego, który stanowi: „zespół społecznych przekonań, a także działań politycznych i legislacyjnych podejmowanych z programowym ograniczaniem roli ekspertów, współkształtowany przez media, charakteryzujący się surowym nastawieniem do przestępczości i brakiem współczucia dla jej sprawców”<sup>70</sup>. Aprobowanie populizmu penalnego w ostateczności prowadzi do destabilizacji i destrukcji prawa karnego, gdyż motywem do zmiany prawa nie są realne potrzeby polityki kryminalnej w zakresie przeciwdziałania przestępczości komunikacyjnej, poparte danymi statystycznymi oraz poglądami prezentowanymi przez przedstawicieli doktryny, ale „publiczna wiedza” nie do końca prezentująca prawdziwy obraz rzeczywistości<sup>71</sup>. Przepisy dotyczące zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze są nieskoordynowane z przepisami o zatarciu skazania i możliwości skracania wykonywania środków karnych, co jest nie do pomyślenia w demokratycznym państwie prawnym, którym z założenia jest Rzeczpospolita Polska. Występuje potrzeba przeprowadzenia konstruktywnej dyskusji nad kształtem regulacji zakazu prowadzenia pojazdów. Środek ten bez wątpienia na trwałe wpisał się w system prawa karnego, jednakże jego regulacja wykazuje mankamenty, które wymagają poprawy.

<sup>68</sup> Por. m.in. postanowienie SN z 29.8.2007 r., sygn. akt I KZP 29/07, LEX nr 311165.

<sup>69</sup> W. Wróbel, *Spór o „dostateczny poziom represyjności” prawa karnego w płaszczyźnie legislacyjnej* [w:] *Materiały Ogólnopolskiego Zjazdu Katedr Prawa Karnego*, red. A. J. Szwarc, Gniezno, 26-29 września 2006, s. 18 i n.

<sup>70</sup> W. Zalewski, *Populizm penalny – próba zdefiniowania zjawiska* [w:] *Populizm penalny i jego przejawy w Polsce. Materiały Ogólnopolskiego Zjazdu Katedr Prawa Karnego, Szklarska Poręba, 24–27 września 2008 r.*, red. Z. Sienkiewicz, R. Kokot, Wrocław 2009, s. 31–32.

<sup>71</sup> R.A. Stefański, *Opinia prawna o ustawie z dnia 8 stycznia 2010 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny, ustawy – Kodeks karny wykonawczy oraz ustawy – Prawo ochrony środowiska*, druk senacki 754, w zakresie zaostrzenia odpowiedzialności wobec sprawców przestępstw komunikacyjnych popełnionych w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego.

## **Driving disqualification in perpetuity**

Regulations of perpetual ban for all vehicles driving are inconsistent with legal provisions which envisage expungement or possibility to shorten the period of sentence being in force. According to the constitutional principle of proportionality, the ban to drive a vehicle, which is announced on the basis of Article 42 § 3 or 4 Polish Criminal Code, is marked by strictness which is not necessary in the democratic state of law to ensure security in transport. Obligatory character of this ban adversely affects the freedom of decision of the court leading to automatic and schematic delivering judgment.