

Agnieszka Kania

Prawnokarna regulacja nierespektowania sądowego zakazu prowadzenia pojazdów.

Uwagi na tle teorii i praktyki stosowania prawa. Część 1

Streszczenie

Przedmiotem artykułu są rozważania nad prawnokarną regulacją wynikającą z art. 178a § 4 *in fine* Kodeksu karnego. Celem pierwszej części artykułu jest zwrócenie uwagi na prawny charakter tego rozwiązania oraz na jego relację z przepisem kryminalizującym m.in. nierespektowanie sądowego zakazu prowadzenia pojazdów (art. 244 k.k.). W tej części odwołano się do poglądów literatury oraz orzecznictwa, które przyczyniły się do wypracowania właściwego znaczenia niektórych, ustawowych znamionom przestępstwa z art. 178a § 4 *in fine* k.k. Autorka wskazuje, że art. 178a § 4 *in fine* k.k. wpisuje się w tradycyjną konwencję tworzenia zmodyfikowanych odmian typów czynów zabronionych, skoro tzw. *skrócony opis typu* podstawowego uzupełniono o dodatkowe znamiona, które *de facto* służyły podkreśleniu stopnia naganności zachowania się sprawcy. Aprobując odnosi się do stanowiska, że między art. 178a § *in fine* 4 k.k. a art. 244 k.k. nie zachodzi kumulatywny zbieg przepisów ustawy, w rozumieniu art. 11 § 2 k.k. Zdaniem autorki, ustalenia te i zaprezentowana w tej części opracowania sądowa wykładnia niektórych znamion przestępstwa z art. 178a § 4 k.k. *in fine* powinny służyć prawidłowej interpretacji wskazanego przepisu.

Słowa kluczowe

Zakaz prowadzenia pojazdów, pojazd mechaniczny, nierespektowanie sądowego zakazu prowadzenia pojazdów.

* * *

1. Uwagi wprowadzające. Charakter prawny art. 178a § 4 *in fine* k.k.

Podjęte w ramach niniejszego opracowania analizy, poświęcone problematyce odpowiedzialności prawnokarnej za nierespektowanie sądowego zakazu prowadzenia pojazdów (zob. w tym zakresie art. 178a § 4 *in fine* k.k. oraz art. 244 k.k.), należałoby rozpocząć od próby zdiagnozowania charakteru prawnego pierwszego

Dr Agnieszka Kania, Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Zielonogórskiego, Katedra Prawa Karnego i Postępowania Karnego.

ze wspomnianych przepisów. Pojawiające się w doktrynie wątpliwości co do prawnego charakteru znamion niektórych przestępstw zawartych w rozdziale XXI *Kodeksu karnego* („Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji”) inicjują – niemal już programowo – konieczność zastanowienia się, czy regulacja zawarta w art. 178a § 4 k.k. w istocie także wyraża kwalifikowany typ przestępstwa czy też stanowi szczególną podstawę do nadzwyczajnego obostrzenia wymiaru kary?¹

Prima facie, na płaszczyźnie czysto teoretycznej, zakwalifikowanie danego rozwiązania normatywnego do jednej z wymienionych instytucji wydawałoby się całkiem przejrzyste. Typ kwalifikowany powstaje poprzez wzbogacenie opisu zachowania sprawcy, zawartego w typie podstawowym, o dodatkowe znamię, które intensyfikuje stopień jego społecznej szkodliwości. Następstwem przyjęcia takiej kwalifikacji prawnej jest więc odpowiednio surowsza sankcja karna, która grozi za popełnienie tego typu przestępstwa². Z kolei wspomniane nadzwyczajne obostrzenie kary wiąże się ze szczególną modyfikacją ustawowego jej wymiaru. Konsekwencje prawnokarne wykraczające poza „zwyczajne” granice ustawowego zagrożenia mogą przybrać postać fakultatywną bądź obligatoryjną³.

Zaprezentowane powyżej (*de facto* symplifystyczne) podstawy rozróżnienia wspomnianych instytucji nie zawsze jednak odpowiadają potrzebom, wynikającym z praktyki stosowania prawa. Mając na uwadze tego rodzaju trudności, oryginalne stanowisko w tym zakresie zaproponował Sąd Najwyższy, uznając, że: „W przypadku wątpliwości co do charakteru prawnego przepisu zamieszczonego w części szczególnej *Kodeksu karnego* należy uznać, że jeżeli przewidziana w tym przepisie modyfikacja sankcji karnej uzasadniona jest okolicznościami poprzedzającymi określony czyn lub też następującymi po jego popełnieniu, powinien być on traktowany jako instytucja sądowego wymiaru kary. Jeżeli natomiast określone w danym przepisie okoliczności, które rzutują na wysokość sankcji karnej, bezpośrednio powiązane są z czynem i mają znaczenie dla oceny stopnia jego społecznej szkodliwości, to należy uznać, że konstytuują one typ czynu zabronionego (kwalifikowany albo uprzywilejowany)”⁴.

¹ Uwaga ta związana jest z problematyczną oceną charakteru prawnego art. 178 k.k. Pojawiające się tutaj wątpliwości wynikają z faktu, iż niektórzy autorzy traktują ten przepis jako instytucję związaną z wymiarem kary (precyzując: z podstawą do jej nadzwyczajnego obostrzenia), podczas gdy inni uważają, że wspomniana regulacja stanowi zmodyfikowany (kwalifikowany) typ przestępstwa. Zob. szeroko na ten temat J. Raglewski, (w:) Z. Cwiakalski, T. Kaczmarek, P. Kardas, V. Konarska-Wrzesek, M. Melezini, J. Raglewski, Z. Sienkiewicz, W. Zalewski, *System Prawa Karnego*, t. 5, *Nauka o karze. Sądowy wymiar kary*, red. T. Kaczmarek, Warszawa 2014, s. 472–477.

² W. Wolter, *Reguły wyłączenia wielości ocen*, Warszawa 1961, s. 54.

³ J. Majewski, *O ustawowym zagrożeniu i innych pojęciach związanych z nadzwyczajnym wymiarem kary (w języku kodeksu karnego)*, (w:) *Nadzwyczajny wymiar kary*, red. J. Majewski, Toruń 2009, s. 14–15; zob. także K. Buchała, A. Zoll, *Polskie prawo karne*, Warszawa 1995, s. 434.

⁴ Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 19 stycznia 2012 r., sygn. I KZP 22/11, OSNKW 2012, nr 1 poz. 6.

Posiłkując się tymi ustaleniami można by zatem podjąć próbę udzielenia odpowiedzi na sformułowane na wstępie pytanie. Wykorzystując dotychczasowy dorobek orzecznictwa, warto odwołać się do jednej z wypowiedzi Sądu Najwyższego, w której podniesiono, że: „Artykuł 178a § 4 k.k. cechuje niejednorodny⁵ charakter normatywny: pierwsza jego część wyraża instytucję nadzwyczajnego obostrzenia kary, polegającą na specyficznej recydywie w zakresie przestępstw komunikacyjnych, a druga część tego przepisu określa typ czynu zabronionego, bowiem okoliczności w nim wskazane związane są ściśle z oceną społecznej szkodliwości czynu sprawcy, który – prowadząc pojazd mechaniczny w stanie nietrzeźwości lub odurzenia – nie tylko narusza podstawowe zasady bezpieczeństwa w komunikacji, ale ponadto, nie wykonując wcześniej orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, okazuje lekceważenie dla wyroków sądowych, naruszając tym samym autorytet wymiaru sprawiedliwości”⁶. Wynika z tego zatem, że *de facto* wieloodmianowy typ przestępstwa z art. 178a § 4 k.k. uprawnia do stwierdzenia, iż dla dokonania karnoprawnej subsumpcji z tego przepisu wystarczy, aby sprawca zrealizował choćby jedną z przesłanek przewidzianych w jego dyspozycji⁷.

Nie aspirując do całościowej oceny wyrażonego przez Sąd Najwyższy stanowiska (co jednocześnie wykraczałoby poza zakres tematyczny niniejszej publikacji), wydaje się, że zaprezentowany pogląd co do prawnego charakteru art. 178a § 4 *in fine* k.k. zasługuje na pełną aprobatę. Ten fragment przepisu niewątpliwie odpowiada utrwalonym „standardom”, pozwalającym na uznanie go za zmodyfikowany typ przestępstwa⁸. Reprezentując modelowy przykład przestępstwa kwali-

⁵ Zastrzeżenia wobec „niejednorodnego” charakteru tego przepisu zgłosił R. A. Stefański, uznając, że zarówno jego część pierwsza, jak również część druga art. 178a § 4 k.k. wyraża kwalifikowany typ przestępstwa – zob. R. A. Stefański, *Glosa do Postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 19 stycznia 2012 r., sygn. I KZP 22/11*, OSP 2012, nr 5, s. 327–330; zob. także P. Nowak, *Charakter normatywny art. 178a § 4 k.k. oraz art. 244 k.k. a zatarcie skazania*, Paragraf na Drodze 2013, nr 8, s. 15–22.

⁶ *Ibidem*. Z kolei w ocenie T. Pieniężnego: „Jeżeli z danego przepisu wynika, że norma prawna nakazująca sądowi wymierzyć karę w zakresie odbiegającym od zagrożenia ustawowego aktualizuje się już po stwierdzeniu popełnienia przestępstwa, wówczas niewątpliwie mamy do czynienia z przesłanką nadzwyczajnego obostrzenia kary. Uprzednie stwierdzenie przestępstwa wymaga wszak ustalenia, że sprawca dopuścił się bezprawnego, zawinonego i społecznie szkodliwego czynu o znamionach określonych w ustawie karnej. Przesłanki znajdujące zastosowanie po dokonaniu takiej konstatacji nie mogą zatem przynależć do kategorii znamion czynu zabronionego, a w konsekwencji nie mogą być uznawane za znamiona modyfikujące” – zob. T. Pieniężny, *Typ kwalifikowany czynu zabronionego a nadzwyczajne obostrzenie kary w polskim prawie karnym*, Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny 2010, nr 3, s. 46.

⁷ Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 12 stycznia 2015 r., sygn. III KK 290/14, Legalis nr 1180587.

⁸ R. A. Stefański, *Surowsze karanie nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego*, Paragraf na Drodze 2010, nr 5, s. 17; tegoż, *Ustawowe zaostrożenie represji za przestępstwa komunikacyjne*, Prok. i Pr. 2010, nr 7–8, s. 9; tegoż, *Przestępstwo z art. 178a § 4 k.k.*, PiP 2010, nr 9, s. 61–62; M. Leciak, *Odpowiedzialność karna za przestępstwa komunikacyjne* (cz. 1), Pal. 2011, nr 9–10, s. 106; M. Małecki, *Charakter prawny art. 178a § 4 k.k.*, Paragraf na Drodze 2011, nr 8, s. 34–36; zob. także

fikowanego przez okoliczność, treść art. 178a § 4 k.k. *in fine* egzemplifikuje zachowanie się sprawcy, które bezspornie cechuje stopień społecznej szkodliwości zwiększony w porównaniu do typu podstawowego (art. 244 k.k. oraz art. 178a § 1 k.k.). Zawarte w nim dodatkowe znamiona korelują jednocześnie z samodzielną sankcją grożącą za jego popełnienie, której surowszy ustawowy wymiar powinien stwarzać gwarancje dla prawidłowej realizacji polityki karania w tego rodzaju przypadkach⁹. Warto również nadmienić, że za uznaniem tej części przepisu za kwalifikowany typ przestępstwa silnie przemawiają określone względy polityki kryminalnej, uzasadniające wprowadzenie komentowanej regulacji¹⁰. Wobec tych ustaleń można więc skonkludować, że zarówno z merytorycznego, jak również ze *stricte* formalnego punktu widzenia, kwalifikowana postać przestępstwa wyodrębnionego w art. 178a § 4 k.k. *in fine*, wpisuje się w tradycyjną konwencję tworzenia zmodyfikowanych odmian czynów zabronionych, skoro tzw. *skrócony opis* typu podstawowego (ze względu na pojawiające się w nim odesłanie do przepisu określającego typ podstawowy) uzupełniono o dodatkowe znamiona, które *de facto* służyły podkreśleniu stopnia naganności zachowania sprawcy¹¹.

2. Umiejscowienie art. 178a § 4 k.k. *in fine* na tle systematyki Kodeksu karnego

Z punktu widzenia zasad techniki legislacyjnej pozycja prawna art. 178a § 4 k.k. *in fine* wydaje się niestandardowa. Kwalifikowana postać przestępstwa, wynikająca z treści tego przepisu, powstała bowiem drogą specjalizacji z typu podstawowego, określonego odpowiednio w art. 178a § 1 k.k. oraz w art. 244 k.k. Rozważany przepis jest więc typem „dwustronnie” kwalifikowanym, a mianowicie:

- względem przestępstwa polegającego na prowadzeniu pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1 k.k.) oraz
- wobec regulacji art. 244 k.k., kryminalizującej m.in. niezastosowanie się do orzeczonego środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów.

Z ustaleń tych wynika zatem, że znamię kwalifikujące będzie przybierało odmienną postać, w zależności od tego, czy art. 178a § 4 k.k. *in fine* stanowiłby typ kwalifikowany w stosunku do czynu określonego w art. 178a § 1 k.k., czy też względem niezastosowania się do zakazu prowadzenia pojazdów, wynikającego

D. Mieczkowska, *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 19 stycznia 2012 r. sygn. I KZP 22/11*, *Ius Novum* 2013, nr 3, s. 272–273.

⁹ T. Bojarski, *Odmiany podstawowych typów przestępstw w polskim prawie karnym*, Warszawa 1982, s. 34.

¹⁰ Nie bez racji wskazywał I. Andrejew, iż: „Typizacja jest wynikiem przemian w stosunkach ludzkich, powstałych w związku z postępowaniem technicznym, rozwojem ekonomicznym i społecznym oraz sytuacją polityczną – na tle historycznie ukształtowanych obyczajów w danym społeczeństwie”. I. Andrejew, *Ustawowe znamiona czynu. Typizacja i kwalifikacja przestępstw*. Warszawa 1978, s. 57.

¹¹ W. Wróbel, A. Zoll, *Polskie prawo karne. Część ogólna*, Kraków 2010, s. 186.

z art. 244 k.k. W odniesieniu zaś do ostatniego z wyróżnionych przypadków wypada jednocześnie zastrzec, że przyjęciu konstrukcji kwalifikowanego typu przestępstwa naruszenia zakazu prowadzenia pojazdu – wbrew niektórym poglądom¹² – nie stoi na przeszkodzie okoliczność, że art. 178a § 4 k.k. *in fine* wskazuje na dwa różne przedmioty ochrony: autorytet wymiaru sprawiedliwości oraz bezpieczeństwo w komunikacji¹³. Takie ujęcie nie zmienia w istocie faktu, że nadal zachodzi potrzeba ochrony dobra wymiaru sprawiedliwości, a dodatkowo także bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym¹⁴. W piśmiennictwie podniesiono bowiem, że warunkiem konstrukcji typu kwalifikowanego nie jest tożsamość naruszonych lub zagrożonych dóbr prawnych. Wprawdzie wymagane jest, aby przedmiot ochrony był – zasadniczo – ten sam, jednakże dopuszcza się i takie przypadki, w ramach których może on ulec chociażby częściowej zmianie¹⁵.

Powyższa refleksja nakazuje więc przeanalizować możliwą relację między przepisami art. 178a § 4 *in fine* k.k. a art. 244 k.k.¹⁶

¹² J. Kochanowski, *Przestępstwa kwalifikowane przez następstwa w Kodeksie karnym*, PiP 1972, nr 1, s. 63.

¹³ Zarówno przepisy Kodeksu karnego, jak również przepisy Konstytucji RP nie definiują czym jest wymiar sprawiedliwości. W regulacji konstytucyjnej poprzestano jedynie na określeniu jakie organy sprawują wymiar sprawiedliwości. Obok tego – *de facto* podmiotowego – ujęcia wymiaru sprawiedliwości, w doktrynie wyróżniono również jego ujęcie przedmiotowe, obejmując tym określeniem działalność polegającą na orzekaniu o faktach (Zob. Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 13 marca 1996 r., sygn. K 11/95, OTK 1996, nr 2, poz. 9). Wydaje się jednak, że prawno-karne znaczenie pojęcia „wymiar sprawiedliwości” – wynikające z intytulacji rozdziału XXX Kodeksu karnego – wykracza poza ramy powyższego ujęcia (zob. np. art. 234 k.k., w którym jest mowa o organach orzekających w sprawach o przewinienia dyscyplinarne).

¹⁴ R. A. Stefański, *Glosa...*, *op. cit.*, s. 330.

¹⁵ Tamże. Zob. także S. Śliwiński, *Polskie prawo karne materialne*, Warszawa 1946, s. 83. Należy przy tym zaznaczyć, że typy przestępstw z art. 178a k.k. oraz z art. 244 k.k. nie są przestępstwami podobnymi w rozumieniu art. 115 § 3 k.k., skoro chronią dwa różne dobra prawne. O ile bowiem zachowania kwalifikowane z art. 178a k.k. godzą w bezpieczeństwo ruchu, o tyle zachowania dające się subsumować pod art. 244 k.k. skierowane są przeciwko wymiarowi sprawiedliwości i polegają m.in. na uchybieniu prawomocnym orzeczeniom sądowym, zawierającym określone zakazy. Zob. również wyroki SN: z dnia 20 października 2011 r., sygn. V KK 320/11, LEX nr 1044080 oraz z dnia 12 grudnia 2012 r., sygn. II KK 300/12, LEX nr 1231513.

¹⁶ W tym miejscu należy wspomnieć, że przed wprowadzeniem do *Kodeksu karnego* art. 178a § 4 (co nastąpiło na mocy ustawy z dnia 12 lutego 2010 r. o *zmianie ustawy Kodeks karny, ustawy Kodeks karny wykonawczy oraz ustawy prawo ochrony środowiska*, (Dz. U. Nr 40, poz. 227) przyjmowano, iż: „Prowadzenie w stanie nietrzeźwości pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, wbrew wcześniej orzeczonemu zakazowi prowadzenia takiego pojazdu, stanowi jeden czyn, wypełniający znamiona przestępstwa określonego w art. 178a § 1 k.k. i art. 244 k.k.” Postawiona teza o realnym zbiegu przepisów wynikała z założenia, że zachowanie takie: „(...) charakteryzuje się nie tylko jednością aktywności podjętej przez sprawcę (prowadzenie pojazdu), ale także wynikającą z niej jednością miejsca i czasu (może to być także pewien okres czasu). Sprawca nie może bowiem, jednocześnie prowadząc samochód i będąc w stanie nietrzeźwości, nie naruszać orzeczonego wobec niego zakazu prowadzenia pojazdów, i odwrotnie – nie może, będąc w stanie nietrzeźwości, prowadzić pojazdu wbrew zakazowi, nie naruszając podstawowej zasady ruchu drogowego tj. zakazu prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości. W takiej sytuacji także kwestia tożsamości motywacji sprawcy nie pozostawia żadnych wątpliwości”. Zob.: postanowienie SN

Podzielając zaprezentowane w doktrynie i w orzecznictwie poglądy należy przychylić się do stanowiska, że pomiędzy art. 178a § 4 k.k. *in fine* a art. 244 k.k. zachodzi pozorny zbieg przepisów ustawy¹⁷. Trafnie więc podniesiono, że: „Porównanie treści art. 178a § 4 *in fine* k.k. oraz art. 244 k.k. nie pozostawia żadnych wątpliwości, że opis czynu zabronionego zawarty w tym drugim przepisie w pełni zawiera się w znamionach czynu zabronionego, określonych w art. 178a § 4 k.k. Przesądza to w sposób jednoznaczny, że między art. 178a § 4 *in fine* k.k. a art. 244 k.k. nie zachodzi kumulatywny zbieg przepisów ustawy, w rozumieniu art. 11 § 2 k.k.”¹⁸. Jednakże, wobec konieczności dokonania pewnych zastrzeżeń, warto już w tym miejscu zaznaczyć, że przyjęcie wspomnianej konstrukcji, a w rezultacie prawnokarnej odpowiedzialności sprawcy na podstawie art. 178a § 4 *in fine* k.k., nie będzie możliwe w przypadku zaistnienia którejkolwiek z poniższych okoliczności:

z dnia 26 października 2004 r., sygn. I KZP 11/04, OSNKW 2004, nr 7–8, poz. 84 oraz wyrok SN z dnia 5 stycznia 2011 r., sygn. IV KK 291/10, LEX nr 736260. Zob. także: M. Małecki, *Glosa do postanowienia SN z dnia 19 stycznia 2012 r. (sygn. I KZP 22/11)*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2012, nr 1, s. 166; wyrok SN z dnia 16 stycznia 2014 r., sygn. V KK 213/13, LEX nr 1418900, w którym stwierdzono, że: „Opis czynu z art. 244 k.k. w pełni zawiera się w znamionach czynu stypizowanego w art. 178a § 1 i 4 k.k.” Wobec tego, że w treści art. 244 k.k. nie ma żadnej wzmianki o tym, na jakiej podstawie zakaz prowadzenia pojazdów został orzeczony, należy przyjąć, iż odnosi się on nie tylko do osób skazanych za przestępstwo, ale również do sprawców ukaranych za wykroczenie – tak R. A. Stefański, *Kilka uwag związanych z przestępstwem niestosowania się do orzeczonych przez sąd kar dodatkowych w projekcie Kodeksu karnego*, *Wojskowy Przegląd Prawniczy* 1994, nr 3-4, s. 24–27; zob. też B. Kunicka-Michalska, (w:) O. Górniok, W. Koziulewicz, E. Pływaczewski, B. Kunicka-Michalska, R. Zawłocki, B. Michalski, A. Sako-wicz, J. Skorupka, *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz do art. 222–316*, t. II, red. A. Wąsek, R. Zawłocki, Warszawa 2010, s. 362; R. Góral, *Kodeks karny...*, *op. cit.*, s. 423; D. Mieczkowska, *Glosa...*, *op. cit.*, s. 269.

¹⁷ W tym miejscu należy wspomnieć o regulacji art. 180a k.k., który w relacji z art. 244 k.k. pozwala na zastosowanie reguły *lex specialis derogat legi generali*. Przepisem szczególnym w tym zakresie jest art. 244 k.k.

¹⁸ W judykacie tym wspomniano także, iż: „Należy podkreślić, że kumulatywny zbieg przepisów ustawy zachodzi wówczas, gdy ten sam czyn wypełnia znamiona typów czynów zabronionych zawartych w co najmniej dwóch przepisach ustawy karnej, a żadnego z tych przepisów nie można pominąć w drodze przyjętych w prawie karnym zasad redukcji ocen. Oczywiście, podstawowym warunkiem stosowania art. 11 § 2 k.k. jest uznanie, że określony przepis ustawy karnej wyraża typ czynu zabronionego, a nie okoliczność sądowego wymiaru kary, która również może bezpośrednio wpływać na wymiar kary. Co do zasady, ustawodawca umieszcza typy czynów zabronionych w części szczególnej kodeksu karnego, zaś okoliczności kształtujące wymiar kary w części ogólnej. Nie jest to jednak zasada bezwzględna. Zarówno bowiem w części szczególnej ustawodawca decyduje się wprowadzać niekiedy okoliczności modyfikujące wymiar kary, które nie mają charakteru samodzielnych typów czynów zabronionych (np. art. 178 k.k.), jak również w części ogólnej Kodeksu karnego, znajdują się przepisy określające w sposób zrębowy autonomiczne typy czynów zabronionych (np. przepisy o podżeganiu czy pomocnictwie do przestępstwa). Z reguły, o tym, czy dany przepis określa typ czynu zabronionego, czy też okoliczność sądowego wymiaru kary, decyduje tytuł rozdziału, w którym go zamieszczono” – postanowienie SN z dnia 19 stycznia 2012 r., sygn. I KZP 22/11, OSNKW 2012, nr 1 poz. 6.

- 1) obowiązujący sprawcę zakaz był orzeczony na podstawie *Kodeksu wykroczeń* – art. 28 § 1 pkt 1 k.w.;
- 2) wobec sprawcy orzeczono zakaz prowadzenia innych pojazdów niż mechaniczne¹⁹;
- 3) zakaz orzeczono tytułem środka zabezpieczającego (art. 99 § 1 k.k.), bądź środka wychowawczego (art. 6 pkt 7 ustawy *o postępowaniu w sprawie nieletnich*²⁰), wskazane przypadki wiążą się bowiem – z uwagi na brak możliwości przypisania sprawcy winy – z popełnieniem czynu zabronionego, a nie przestępstwa²¹;
- 4) wymaganych znamion ustawowych art. 178a § 4 k.k. *in fine* nie wyczerpuje sytuacja, gdy sprawca prowadził pojazd mechaniczny mimo wcześniejszego zatrzymania mu prawa jazdy, na mocy prawomocnego postanowienia sądu, wydanego na podstawie art. 137 ust. 1 pkt 2 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*; tego rodzaju przypadek powinien być oceniany na płaszczyźnie art. 94 § 1 k.w.²²;
- 5) wobec sprawcy orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych określonego rodzaju – przykładowo, sprawca prowadził ciągnik rolniczy przy jednoczesnym obowiązywaniu go zakazu prowadzenia pojazdów samochodowych²³.

Przedstawione uwagi merytoryczne, wobec konstrukcji kwalifikowanego typu przestępstwa z 178a § 4 *in fine* k.k., należy ponadto uzupełnić pewnymi spostrzeżeniami natury *stricte* redakcyjnej, czy też – inaczej mówiąc – techniczno-legislacyjnej. Pojawiające się również na płaszczyźnie formalnej zastrzeżenia stanowią następstwo zarówno szczególnej alokacji kwalifikowanego typu przestępstwa naruszenia zakazu prowadzenia pojazdów (tj. umiejscowienia go wśród przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji), jak również konsekwencją nierespektowania w tej jednostce redakcyjnej kodeksu obowiązujących zasad techniki prawodawczej. Zgodnie bowiem z § 75 załącznika do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w *sprawie zasad techniki prawodawczej*²⁴,

¹⁹ Wyrok SN z dnia 18 grudnia 2007 r., sygn. V KK 403/07, LEX nr 353345: „Oskarżony, kierując rowerem, nie naruszył orzeczonego wobec niego uprzednio zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym, gdyż rowery nie są »pojazdami mechanicznymi« ale »innymi pojazdami«”.

²⁰ Ustawa z dnia 26 października 1982 r., tekst jedn. Dz. U. z 2014 r., poz. 382 ze zm.

²¹ R. A. Stefański, *Ustawowe zaostrezenie...*, *op. cit.*, s. 14–15.

²² Wyrok SN z dnia 25 sierpnia 2010 r., sygn. II KK 184/10, LEX nr 619623.

²³ W jednym z judykatów Sąd Najwyższy stwierdził bowiem, iż orzeczony wobec sprawcy zakaz prowadzenia mechanicznych pojazdów samochodowych nie zostaje naruszony w sytuacji, gdy sprawca prowadzi ciągnik rolniczy – wyrok SN z dnia 6 listopada 2007 r., sygn. III KK 321/07, OSNwSk 2007, nr 1, poz. 2451. Zgodnie z ustawą – *Prawo o ruchu drogowym*, pojazdem samochodowym jest pojazd silnikowy, którego konstrukcja umożliwia jazdę z prędkością przekraczającą 25 km/h; określenie to nie obejmuje ciągnika rolniczego (art. 2 pkt 33 cyt. ustawy).

²⁴ Tekst jedn. Dz. U. z 2016 r., poz. 283.

w przepisie karnym znamiona czynu zabronionego powinny być określone w sposób wyczerpujący, bez odsyłania do nakazów albo zakazów zawartych w pozostałych przepisach tej samej ustawy lub w przepisach innych ustaw czy umów międzynarodowych. Załącznik ten przewiduje jednakże, że wspomniane odesłanie powinno mieć miejsce wtedy, gdy bezprawność czynu polega na naruszeniu nakazów albo zakazów wyraźnie sformułowanych w innych przepisach tej samej ustawy, albo w postanowieniach umów międzynarodowych, ratyfikowanych za zgodą wyrażoną w ustawie. Na tej podstawie można więc stwierdzić, że kwalifikowany typ przestępstwa, który wynika z brzmienia art. 178a § 4 *in fine* k.k., wymagałby użycia zwrotu, *expressis verbis* odsyłającego do art. 244 k.k.

3. Kontrowersje wokół ustawowych znamion art. 178a § 4 *in fine* k.k.

Charakterystyka zachowania się sprawcy przestępstwa stypizowanego w art. 178a § 4 k.k. *in fine* okazuje się w istocie złożona. Odpowiedzialność karną na podstawie tego przepisu może ponieść osoba, która, ignorując prawomocny zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych, orzeczony za przestępstwo, prowadzi pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, znajdując się przy tym w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego²⁵. Specyficzne właściwości sprawcy przemawiają więc za zaliczeniem analizowanego czynu zabronionego do kategorii przestępstw indywidualnych.

Przytoczona wyżej normatywna treść art. 178a § 4 k.k. *in fine* pozwala ponadto na wysunięcie wniosku, że zachowanie sprawcze polega na nierespektowaniu zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych²⁶. Bez znaczenia dla jego penalizacji pozostaje okoliczność, czy naruszenie zakazu miało wymiar jednorazowy, czy też wielokrotny²⁷. Z przytoczonego fragmentu analizowanego przepisu wynika jednocześnie, że wspomniany sprawca musi być osobą „prowadzącą pojazd”, czyli *prima facie* taką, która „bezpośrednio nadaje moc silnikowi oraz wyznacza pojazdowi ruch oraz kierunek”²⁸. Przy takim ujęciu „prowadzenie” obejmowałoby triadę czynności – kierowanie, nadawanie prędkości oraz hamowanie²⁹. W piśmiennictwie podkreśla się jednak, że podmiotem omawianego przestępstwa może być także osoba, która bezpośrednio nie panuje nad uruchomionym silnikiem, lecz – przykła-

²⁵ W. Zalewski, (w:) M. Błaszczuk, J. Lachowski, A. Michalska-Warias, J. Piskorski, A. Sakowicz, L. Wilk, W. Zalewski, R. Zawłocki, M. Żelichowski, *Kodeks karny. Część szczególna. Tom II. Komentarz. Art. 222–316 k.k.*, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2013, s. 232.

²⁶ M. Mozgawa, (w:) M. Budyn-Kulik, P. Kozłowska-Kalisz, M. Kulik, M. Mozgawa, *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Mozgawa, Warszawa 2013, s. 569.

²⁷ A. Marek, *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2010, s. 535.

²⁸ T. Razowski, (w:) J. Giezek, D. Gruszecka, N. Kłaczyńska, G. Łabuda, A. Muszyńska, T. Razowski, *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz*, red. J. Giezek, Warszawa 2014, s. 375 i lit. tam podana.

²⁹ A. Marek, *op. cit.*, s. 423–424.

dowo – zjeżdżając z pochyłości kieruje pojazdem z wyłączonym bądź unieruchomionym silnikiem³⁰. Ponadto, za równie możliwą uznano konstrukcję współprzewodzenia pojazdu przez kilka osób, która pozwala na przypisanie czynności wykonawczej wszystkim uczestnikom zespołu prowadzącego pojazd³¹. Wskazana tutaj „decentralizacja decyzji” pomiędzy poszczególnymi osobami uwidacznia jednocześnie (z leksykalnego punktu widzenia trudną do zaakceptowania) różnicę pomiędzy określeniami „prowadzi” i „kieruje”. Należy bowiem zaznaczyć, że dla oceny, czy określona osoba prowadzi pojazd: „nie ma znaczenia, czy podstawowe czynności prowadzenia pojazdu, jak nadanie kierunku, szybkości, hamowania itp., wykonuje jedna osoba, czy do każdej z nich przewidziany jest osobny członek załogi”³². Wobec tych ustaleń nie sposób byłoby zatem pominąć, że także osoba prowadząca holowany pojazd mechaniczny³³, wspólnie z kierującym pojazdem holującym, wpływa na sposób i kierunek jego jazdy³⁴. Katalog podmiotów „prowadzących” uzupełniają także osoby, które nawet nie muszą znajdować się bezpośrednio w prowadzonym pojeździe³⁵. Warto przy tym nadmienić, że – *a contrario* – przymiot „prowadzącego pojazd mechaniczny” nie obejmuje tych osób, które pchałyby go siłą własnych mięśni³⁶.

Dalsza analiza ustawowych znamion przestępstwa stypizowanego w art. 178a § 4 *in fine* k.k. pozwala również zauważyć, że odpowiedzialność na podstawie tego przepisu poniesie osoba, która, naruszając orzeczone za popełnione przestępstwo zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych, prowadzi tego rodzaju pojazd w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Należy przy tym zaznaczyć, że ustawa – *Prawo o ruchu drogowym*³⁷, podobnie zresztą jak *Kodeks karny*, nie definiuje, czym jest wspomniany „pojazd mechaniczny”. Zgodnie zaś z utrwalonym poglądem doktryny i orzecznictwa, za pojazdy mechaniczne uznaje się te, które są wyposażone w po-

³⁰ J. Kochanowski, *Zagadnienia przestępstw drogowych i przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Warszawa 1990, s. 95 i n.

³¹ K. Buchała, *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 3 lutego 1969 r.*, sygn. V KRN 6/69, PiP 1970, nr 5, s. 832–833.

³² Wyrok SN z dnia 5 lutego 1987 r., sygn. V KRN 462/86, OSPiKA 1988, nr 1, poz. 12.

³³ W doktrynie podkreśla się, że pojazd holowany nie traci charakteru pojazdu mechanicznego. Decydujące znaczenie ma okoliczność, iż ma on na stałe zamontowany silnik i jest przystosowany do ruchu – zob. A. Muszyńska, K. Łucarz, *Odpowiedzialność osoby prowadzącej holowany pojazd mechaniczny w stanie nietrzeźwości. Uwagi na tle wyroku Sądu Najwyższego z dnia 18 marca 2003 r.*, sygn. III KKN 290/01, Paragraf na Drodze 2006, nr 6, s. 19; zob. także A. Herzog, *Odpowiedzialność karna kierującego w stanie nietrzeźwości pojazdem holowanym*, Paragraf na Drodze 2003, nr 7, s. 5–9.

³⁴ Wyrok SN z dnia 18 marca 2003 r., sygn. III KKN 390/01, OSNKW 2003, nr 5–6, poz. 56.

³⁵ Wyrok SN z dnia 29 stycznia 1972 r., sygn. Rw 1532/71, OSNKW 1972, nr 5, poz. 93.

³⁶ K. Buchała, *Przestępstwa drogowe popełnione w stanie nietrzeźwości*, NP 1960, nr 7–8, s. 992; zob. także wyrok SN z dnia 11 marca 1971 r., sygn. N 9/71, OSNKW 1971, nr 6, poz. 95.

³⁷ Tekst jedn. Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 ze zm.

ruszający je silnik – czyli m.in. pojazdy samochodowe, motocykle, motorowery³⁸, samoloty, helikoptery, statki wodne, lokomotywy kolejowe, maszyny rolnicze, jak również pojazdy szynowe zasilane z trakcji elektrycznej³⁹.

Wypracowane stanowisko judykatury okazuje się równie pomocne przy próbie określenia miejsca popełnienia komentowanego przestępstwa. W świetle cytowanego przepisu miejscem tym bowiem jest – bardzo ogólnie ujęty – ruch lądowy, wodny lub powietrzny. Dokonując wykładni tego znamienia, Sąd Najwyższy stwierdził, że wspomniany ruch lądowy (obejmujący ruch drogowy⁴⁰ oraz kolejowy) to: „nie tylko ruch na drogach publicznych i w strefach zamieszkania, ale także ruch w miejscach dostępnych dla powszechnego użytku (...). Do miejsc takich zalicza się drogi wewnętrzne (...). Nie zalicza się do nich natomiast miejsc, w których dopuszczone jest do ruchu tylko wąskie grono osób”⁴¹. W konsekwencji wypadałoby więc zauważyć, że poza zakresem pojęcia „ruch lądowy” pozostaną, przykładowo: drogi leśne, lasy, pola, łąki, grunty orne, podwórko prywatnego domu mieszkalnego czy też teren warsztatu naprawczego⁴². Nie ma natomiast przeszkód, aby za miejsca korzystające z ochrony wspomnianego przepisu i jednocześnie przeznaczone do takiego ruchu uznać tereny zakładów przemysłowych, budowlanych czy lotnisk⁴³.

³⁸ Uchwała SN z dnia 12 maja 1993 r., sygn. I KZP 9/93, OSNKW 1993, nr 5–6, poz. 27; zob. także wyrok SN z dnia 4 lutego 1993 r., sygn. III KRN 254/92, OSP 1993, nr 10, poz. 198, w którym stwierdzono: „Pojazdem mechanicznym w ruchu lądowym jest każdy pojazd drogowy lub szynowy napędzany umieszczonym na nim silnikiem, jak również maszyna samobieżna i motorower. Nie są pojazdami mechanicznymi rowery zaopatrzone w silnik pomocniczy o pojemności nieprzekraczającej 50 cm³, pod warunkiem, że zachowują wszystkie normalne cechy charakterystyczne budowy umożliwiające ich zwykłą eksploatację jako rowerów”.

³⁹ Wyrok SN z dnia 25 października 2007 r., sygn. III KK 270/07, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 2320.

⁴⁰ Ruch drogowy jest zatem pojęciem węższym niż ruch lądowy. Odbywa się on na wszystkich drogach, które z racji swojego przeznaczenia służą ruchowi pojazdów i pieszych. Chodzi tu więc nie tylko o drogi publiczne w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych* (tekst jedn. Dz. U. z 2015 r., poz. 460 ze zm.), ale o każde miejsce, gdzie odbywa się ruch pojazdów, pod warunkiem że jest do takiego ruchu przeznaczone.

⁴¹ Wyrok SN z dnia 15 grudnia 2011 r., sygn. II KK 184/11, OSNKW 2012, nr 1, poz. 11.

⁴² Wyrok SO w Białymstoku z dnia 19 kwietnia 2012 r., sygn. VIII Ka 108/12, <http://bialystok.so.gov.pl/orzecznictwo.html>; dostęp w dniu 30 czerwca 2016 r.; zob. także wyrok SN z dnia 2 marca 2012 r., sygn. V KK 358/11, OSNKW 2012, nr 6, poz. 66: „Grunt rolny, podobnie jak podwórko przydomowe, nie może być uznany za miejsce, gdzie odbywa się ruch lądowy pojazdów, a zatem nie korzysta z ochrony art. 178a § 1 k.k.” Taki też charakter mają drogi leśne, pola, lasy, łąki, grunty orne, teren warsztatu naprawczego – zob. R. A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji. Rozdział XX i XXI Kodeksu karnego. Komentarz*, Warszawa 2000, s. 136 i 232; zob. także W. Kotowski, *Ustawa o kierujących pojazdami. Komentarz*, Warszawa 2013, s. 25 i n.

⁴³ Uchwała SN z dnia 28 lutego 1975 r., sygn. V KZP 2/74, OSNKW 1974, nr 3-4, poz. 33.

Zdecydowanie skromniej przedstawia się natomiast sądowa wykładnia pojęć „ruch powietrzny” oraz „ruch wodny”, w której poprzestano najczęściej na wskazaniu, że są to miejsca znajdujące się w przestrzeni wodnej lub powietrznej⁴⁴.

Odnosząc się z kolei do karnomaterialnej podstawy orzeczenia omawianego zakazu, wypada zaznaczyć, że dla przyjęcia kwalifikowanego typu przestępstwa z art. 244 k.k. nie ma znaczenia, w jakim trybie oraz w jakim charakterze nastąpiło jego orzeczenie. Konsekwencją zaaprobowania takiej wykładni jest stwierdzenie, że może on zostać orzeczony:

- 1) zarówno fakultatywnie (art. 42 § 1 k.k.), jak i obligatoryjnie (42 § 2–4 k.k.),
- 2) tytułem środka karnego (samoistnego, obok kary, w razie odstąpienia od jej wymiaru), lecz także jako środek probacyjny⁴⁵.

Dla konstrukcji ustawowych znamion omawianego przestępstwa relewantne okazuje się, aby zakaz ten został orzeczony za popełnione przez sprawcę *przestępstwo*.

Realizacja ustawowych znamion czynu stypizowanego w art. 178a § *in fine* 4 k.k. wymaga również ustalenia, że sprawca swoim zachowaniem naruszył obowiązującą go – *in concreto* – postać zakazu prowadzenia pojazdu⁴⁶. Warto bowiem podkreślić, że dopuszczalne: „Ograniczenie orzeczenia (...) zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych do zakazu dotyczącego jedynie pojazdów określonego

⁴⁴ Zob. m.in.: ustawę z dnia 18 sierpnia 2011 r. o *bezpieczeństwie morskim* (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r., poz. 281), rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w *sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych* (Dz. U. Nr 212, poz. 2072); ustawę z dnia 18 sierpnia 2011 r. o *bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych* (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r., poz. 656); *Konwencję o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym* podpisaną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 ze zm.); ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – *Prawo lotnicze* (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r., poz. 605) – ruch powietrzny.

⁴⁵ R. A. Stefański, *Ustawowe zaostrożenie...*, *op. cit.*, s. 14. W ocenie Sądu Najwyższego: „Redakcja art. 244 k.k. sugeruje więc, że chodzi o każdy obowiązek o treści określonej w hipotezie art. 244 k.k., o ile wynika on z orzeczenia sądu, niezależnie od tego, czy jest orzeczony jako środek karny z art. 39 i n. k.k., czy też na innej podstawie prawnej, w tym jako środek probacyjny z art. 72 § 1 k.k.” – wyrok SN z dnia 21 listopada 2012 r., sygn. III KK 42/12, LEX nr 1252719. Zob. także K. Wiak, (w:) F. Ciepły, A. Grześkowiak, M. Gałązka, R. G. Hałas, S. Hypś, D. Szeleszczuk, K. Wiak, *Kodeks karny. Komentarz*, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Warszawa 2014, s. 927; R. Góral, *Kodeks karny. Praktyczny komentarz*, Warszawa 2007, s. 423; A. Marek, *Kodeks karny...*, *op. cit.*, s. 534; Uchwała SN z dnia 22 marca 1994 r., sygn. I KZP 3/94, OSNKW 1994, nr 5–6, poz. 29. W ocenie niektórych autorów zwrot „zakaz prowadzenia pojazdów” oznacza zakaz, o którym mowa w art. 39 pkt. 3 i art. 42 § 1 i 2. T. Razowski, *Kodeks karny...*, *op. cit.*, s. 834; tak również M. Szewczyk, (w:) A. Barczak-Oplustil, M. Bielski, G. Bogdan, Z. Cwiakalski, M. Dąbrowska-Kardas, P. Kardas, J. Majewski, J. Raglewski, M. Szewczyk, W. Wróbel, A. Zoll, *Kodeks karny. Część szczególna*, t. II, *Komentarz do art. 117–277 k.k.*, red. A. Zoll, Warszawa 2013, s. 1295.

⁴⁶ Wyrok SN z dnia 15 grudnia 2011 r., sygn. II KK 184/11, OSNKW 2012, nr 1, poz. 11: „Ustalenie, że sprawca swoim zachowaniem wypełnił wszystkie znamiona czynu określonego w art. 244 k.k., niewątpliwie winno zostać poprzedzone ustaleniem, że orzeczony przez sąd zakaz prowadzenia pojazdów został przez niego naruszony na skutek prowadzenia takiego pojazdu wbrew treści orzeczonego zakazu, a więc, gdy prowadził on pojazd w miejscach, na które rozciągał się orzeczony zakaz, a zatem we wszystkich tych miejscach, w których odbywa się ruch lądowy (wodny lub powietrzny)”.

rodzaju, może być dokonane nie tylko od strony »pozytywnej« (tj. poprzez wymięnienie rodzaju, czy rodzajów pojazdów objętych orzeczoną karą zakazu), ale i od strony »negatywnej« (tj. poprzez wyłączenie spod orzeczonej kary zakazu pojazdów danego rodzaju)⁴⁷. Wyznaczenie zakresu przedmiotowego pojazdów objętych zakazem następuje więc (przykładowo) poprzez wskazanie:

- strefy, której zakaz dotyczy (wodna, lądowa),
- podstrefy (śródlądowe, morskie),
- napędu (mechaniczne, niemechaniczne),
- przeznaczenia (samochody osobowe, autobusy),
- ładowności⁴⁸.

Eliminując ewentualną niepewność „granic” obowiązującego sprawcę zakazu, wydaje się, że zaprezentowane ujęcie pozwala na jednoznaczne określenie jego „rozpiętości”, odgryzając w konsekwencji „przestrzeń” dopuszczalnego, nieobjętego zakazem, prowadzenia pojazdów. Z perspektywy kwalifikowanego typu przestępstwa niestosowania się do obowiązującego zakazu prowadzenia pojazdu, ustalenia tego rodzaju mają wręcz kluczowe znaczenie. Wniosek ten wynika stąd, że kwalifikowana postać tego przestępstwa to nie tylko naruszenie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych (warto przy tym podkreślić, iż ustawodawca, w art. 178a § 4 *in fine* k.k., nie zawęża oraz nie precyzuje ich pod względem kategorii czy strefy ruchu), ale ponadto naruszenie to jest realizowane zachowaniem określonym w art. 178a § 1 k.k. Wobec tego należałoby skonkludować, że dla przyjęcia odpowiedzialności na podstawie art. 178a § 4 *in fine* k.k. konieczne jest, aby w warunkach tego przepisu sprawca złamał obowiązującą go postać zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych (przykładowo: wobec sprawcy przestępstwa został orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów samochodowych w ruchu lądowym, a mimo to prowadzi on tego rodzaju i kategorii pojazd na drodze publicznej, znajdując się w stanie nietrzeźwości).

Pewne kontrowersje wzbudza także sposób wyznaczenia temporalnych granic trwania omawianego zakazu. Odwołując się do przepisów materialnoprawnych, należy zauważyć, że zgodnie z art. 43 § 3 k.k., sąd, orzekając zakaz określony w art. 42 k.k., nakłada obowiązek zwrotu dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdu, zastrzegając, iż do chwili wykonania obowiązku okres, na który orzeczono zakaz, nie biegnie. Prawnokarna konsekwencja zawieszenia biegu tego środka następuje także w okresie faktycznego odbywania kary pozbawienia wolności⁴⁹. Uzupełnieniem tej regulacji jest karnowykonawcze rozwiązanie, przewidujące, że w ra-

⁴⁷ Wyrok SN z dnia 16 czerwca 1994 r., sygn. II KRN 101/94, OSNKW 1994, nr 7–8, poz. 45.

⁴⁸ R. A. Stefański, *Zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów*, Prok. i Pr. 1999, nr 11–12, s. 143.

⁴⁹ Zawieszenie biegu środków karnych nie obejmuje jednak – zgodnie z art. 140 § 4 k.k.w. – przypadków krótkotrwałego opuszczenia zakładu karnego, np. w związku z odebraniem nagrody (art. 140 k.k.w.) czy też z określonych przyczyn rodzinnych (art. 141a k.k.w.). Sędzia penitencjarny

zie orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów, sąd przesyła odpis wyroku odpowiedniemu organowi administracji rządowej lub samorządu terytorialnego, właściwemu dla miejsca zamieszkania skazanego. Jeżeli zaś skazany prowadził pojazd wykonując pracę zarobkową, o orzeczeniu tym sąd zawiadamia ponadto jego pracodawcę (art. 182 § 1 k.k.w.). Z brzmienia pierwszego z cytowanych przepisów można więc wyprowadzić wniosek, że w sytuacji, gdy sąd – czyniąc to jednocześnie z obrazą art. 43 § 3 k.k. – nie zobowiązał skazanego do zwrotu dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów, to wówczas bieg okresu, na który orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów, rozpoczyna się z dniem uprawomocnienia się wyroku skazującego⁵⁰.

Odnosząc się natomiast do drugiego ze wspomnianych przepisów, należy stwierdzić, że w przypadku niewydania stosownej decyzji administracyjnej o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami, nie można przyjmować, iż tego rodzaju skutek nastąpił z upływem czasu, w którym taka decyzja – zgodnie z obowiązującą procedurą – powinna była zostać wydana. Trafnie więc podniesiono w orzecznictwie, że żaden z przepisów *Kodeksu postępowania administracyjnego*, w przypadku bezczynności organu, nie pozwala na przyjęcie fikcji prawnej wydania decyzji administracyjnej. Polski ustawodawca przyjął bowiem w tym zakresie inne rozwiązania, związane z różnymi formami „ponaglenia” organu, w postaci złożenia: zażalenia, skargi na bezczynność do sądu administracyjnego, a także skargi na przewlekłość postępowania⁵¹. Warto jednocześnie zaznaczyć, że ustawodawca nie wiąże rozpoczęcia biegu okresu, na jaki orzeczono środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów, z wydaniem przez starostę decyzji o cofnięciu uprawnień, lecz ze zwrotem dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów. Źródłem tego obowiązku jest wyrok sądowy, a nie decyzja organu administracyjnego, wydana w trybie art. 182 § 2 k.k.w. w zw. z art. 43 § 3 k.k. Wobec tego należałoby również zastanowić się, czy w okresie między uprawomocnieniem się orzeczenia nakładającego obowiązek zwrotu dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdu, a chwilą jego faktycznego oddania, nałożony na sprawcę za-

może natomiast zarządzić odliczenie od okresu odbywania kary czasu przebywania z wymienionych powodów poza zakładem karnym, jeżeli skazany nadużył w tym czasie zaufania (art. 141 § 4 *in fine* – J. Kulesza, *Glosa do postanowienia SN z dnia 17 maja 1990 r.*, sygn. V KZP 5/90, Przegląd Sądowy 1992, nr 9, s. 10.

⁵⁰ Wyrok SN z dnia 20 czerwca 2013 r., sygn. I KZP 4/13, OSNKW 2013, nr 8, poz. 64. Na marginesie warto zaznaczyć, że z oczywistych względów obowiązek zwrotu dokumentu może być nałożony tylko wtedy, gdy sprawca dysponuje takim dokumentem, tzn. gdy posiada on uprawnienia do prowadzenia pojazdów. W tego rodzaju przypadkach czas trwania zakazu biegnie więc od chwili uprawomocnienia się wyroku – zob. A. Herzog, *Zakaz prowadzenia rowerów, motorowerów i pojazdów zaprzęgowych*, Prok. i Pr. 2002, nr 5, s. 125.

⁵¹ *Ibidem*; zob. także A. Kubiak, *Fikcja pozytywnego rozstrzygnięcia w prawie administracyjnym*, PiP 2009, nr 11, s. 33–36. Konstrukcja milczenia organu jest zaś dopuszczalna i wykorzystywana w materialnym prawie administracyjnym w zakresie, w jakim dla ukształtowania sytuacji prawnej jednostki wymaga się dokonania autorytatywnej konkretyzacji przez właściwy organ administracji publicznej, w związku z określoną czynnością prawną (np. zgłoszeniem, rejestracją).

kaz jest dla niego wiążący, czy też aktualizuje się on dopiero wraz z chwilą zwrócenia prawa jazdy⁵²? Próbę odpowiedzi na tak sformułowane pytanie wypadaloby jednakże poprzedzić dokonaniem dwóch wstępnych założeń:

- 1) stosownego odróżnienia wymagają pojęcia „obowiązywanie zakazu prowadzenia pojazdów” i „obowiązywanie tego zakazu”,
- 2) jeżeli osoba, wobec której orzeczono zakaz, pomimo sądowego zobowiązania nie odda dokumentu, to automatycznie wydłuży się w stosunku do niej faktyczny okres niemożności prowadzenia pojazdów – co zostało potwierdzone w orzecznictwie.

Rozważenie sformułowanych wyżej warunków prowadziłyby do wniosku, że do czasu zwrotu tego dokumentu okres, na który został orzeczony zakaz, wprawdzie nie biegnie, co jednak nie zmienia faktu, że przez cały czas zakaz ten obowiązuje sprawcę⁵³.

Ponadto, usprawiedliwieniem zachowania sprawcy niestosującego się do orzeczonego zakazu nie jest instytucja zatarcia skazania, które następowałoby w chwili orzekania przez sąd. Jak podniesiono bowiem w judykaturze, również tego rodzaju przypadki nie dekompletują znamion przestępstwa, polegającego na nierespektowaniu obowiązującego sprawcę zakazu sądowego⁵⁴.

Bibliografia

1. Andrejew, I. (1978). *Ustawowe znamiona czynu. Typizacja i kwalifikacja przestępstw*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa.
2. Bojarski, T. (1982). *Odmiany podstawowych typów przestępstw w polskim prawie karnym*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa.
3. Buchała K., Zoll A. (1995). *Polskie prawo karne*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa.
4. Buchała, K. (1970). *Glosa do Wyroku Sądu Najwyższego z dnia 3 lutego 1969 r., sygn. V KRN 6/69, PiP, nr 5.*

⁵² A. Herzog, *Wykonywanie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. Uwagi na tle Postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 20 czerwca 2013 r., sygn. I KZP 4/13, Paragraf na Drodze 2013, nr 8, s. 10–11.*

⁵³ Postanowienie SN z dnia 20 marca 2014 r., sygn. III KK416/13, LEX nr 1444607. Zob. również: postanowienie SN z dnia 13 czerwca 2012 r., sygn. V KK 70/12, Legalis nr 507142; wyrok SN z dnia 11 marca 2004 r., sygn. III KK 341/03, OSNwSK 2004, nr 1, poz. 553, w którym stwierdzono, że: „Dyspozycję art. 244 k.k. wyczerpuje ten, kto nie stosuje się do orzeczonego przez sąd zakazu, który obowiązuje od daty uprawomocnienia się wyroku, bez względu na to, czy i kiedy zrealizuje obowiązek zwrotu dokumentu i bez względu także na tok postępowania wykonawczego”.

⁵⁴ „W sytuacji, gdy prawomocnym wyrokiem orzeczono wobec sprawcy przestępstwa jeden ze środków karnych wymienionych w treści art. 244 k.k., i w czasie stosowania tego środka sprawca ten do niego się nie stosuje, fakt, że w dacie orzekania za przestępstwo z art. 244 k.k. nastąpiło zatarcie skazania, którym środek karny nałożono, nie oznacza, iż zespół znamion przestępstwa z art. 244 k.k. został zdekompletowany” – postanowienie SN z dnia 28 października 2009 r., sygn. I KZP 24/09, OSNKW 2009, nr 12, poz. 105.

5. Buchała, K. (1960). *Przestępstwa drogowe popełnione w stanie nietrzeźwości*, NP, nr 7–8.
6. Góral, R. (2007). *Kodeks karny. Praktyczny komentarz*, Wydawnictwo Zrzeszenia Prawników Polskich, Warszawa.
7. Herzog, A. (2003). *Odpowiedzialność karna kierującego w stanie nietrzeźwości pojazdem holowanym*, Paragraf na Drodze, nr 7.
8. Herzog, A. (2013). *Wykonywanie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. Uwagi na tle Postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 20 czerwca 2013 r., sygn. I KZP 4/13*, Paragraf na Drodze, nr 8.
9. Herzog, A. (2002). *Zakaz prowadzenia rowerów, motorowerów i pojazdów zaprzęgowych*, Prok. i Pr., nr 5.
10. Kochanowski, J. (1972). *Przestępstwa kwalifikowane przez następstwa w Kodeksie karnym*, PiP., nr 1.
11. Kochanowski, J. (1990). *Zagadnienia przestępstw drogowych i przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Warszawa.
12. *Konwencja o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym* (1944), podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r., Nr 35, poz. 212 z późn. zm.).
13. Kotowski, W. (2013). *Ustawa o kierujących pojazdami. Komentarz*, Wydawnictwo Wolters Kluwer, Warszawa.
14. Kubiak, A. (2009). *Fikcja pozytywnego rozstrzygnięcia w prawie administracyjnym*, PiP., nr 11.
15. Kulesza, J. (1992). *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 1990 r., sygn. V KZP 5/90*, Przegląd Sądowy, nr 9.
16. Kunicka–Michalska, B. (2010). (w:) O. Górniok, W. Koziulewicz, E. Pływaczewski *et al.*, *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz do art. 222–316*, t. II, red. A. Wąsek, R. Zawłocki, Wydawnictwo C. H. Beck, Warszawa.
17. Leciak, M. (2011). *Odpowiedzialność karna za przestępstwa komunikacyjne (część I)*, Pal., nr 9–10.
18. Majewski, J. (2009). *O ustawowym zagrożeniu i innych pojęciach związanych z nadzwyczajnym wymiarem kary (w języku kodeksu karnego)*, (w:) *Nadzwyczajny wymiar kary*, Towarzystwo Naukowe Organizacji i Kierownictwa, Dom Organizatora, red. J. Majewski, Toruń.
19. Małecki, M. (2011). *Charakter prawny art. 178a § 4 Kodeksu karnego*, Paragraf na Drodze, nr 8.
20. Małecki, M. (2012). *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 19 stycznia 2012 r., sygn. I KZP 22/11*, Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych, nr 1.
21. Marek, A. (2010). *Kodeks karny. Komentarz*, Wydawnictwo Wolters Kluwer, Warszawa.
22. Mieczkowska, D. (2013). *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 19 stycznia 2012 r., sygn. I KZP 22/11*, Ius Novum, nr 3.
23. Mozgawa, M. (2013). (w:) M. Budyn–Kulik, P. Kozłowska–Kalisz, M. Kulik, *et al.*, *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Mozgawa, Wydawnictwo Wolters Kluwer, Warszawa.

24. Muszyńska, A., Łucarz, K. (2006). *Odpowiedzialność osoby prowadzącej holowany pojazd mechaniczny w stanie nietrzeźwości. Uwagi na tle wyroku Sądu Najwyższego z dnia 18 marca 2003 r., sygn. III KKN 290/01, Paragraf na Drodze*, nr6.
25. Nowak, P. (2013). *Charakter normatywny art. 178a §4 k.k. oraz art. 244 k.k. a zatarcie skazania*, Paragraf na Drodze, nr 8.
26. Pieniężny, T. (2010). *Typ kwalifikowany czynu zabronionego a nadzwyczajne obustrzenie kary w polskim prawie karnym*, *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny*, nr 3.
27. Raglewski J. (2014). (w:) Z. Cwiakalski, T. Kaczmarek, P. Kardas, *et al.*, *System Prawa Karnego*, t. 5., *Nauka o karze. Sądowy wymiar kary*, red. T. Kaczmarek, Warszawa.
28. Razowski, T. (2014). (w:) J. Giezek, D. Gruszecka, N. Kłaczyńska, *et al.*, *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz*, red. J. Giezek, Wydawnictwo Wolters Kluwer, Warszawa.
29. Stefański, R. A. (2012). *Glosa do Postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 19 stycznia 2012 r., sygn. I KZP 22/11*, OSP, nr 5.
30. Stefański R. A. (1994). *Kilka uwag związanych z przestępstwem niestosowania się do orzeczonych przez sąd kar dodatkowych w projekcie Kodeksu karnego*, *Wojсковy Przegląd Prawniczy*, nr 3-4.
31. Stefański, R. A. (2010). *Przestępstwo z art. 178a § 4 k.k.*, PiP., nr 9.
32. Stefański, R. A. (2000). *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji. Rozdział XX i XXI Kodeksu karnego. Komentarz*, Wydawnictwo Wolters Kluwer, Warszawa.
33. Stefański, R. A. (2010). *Surowsze karanie nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego*, Paragraf na Drodze, nr 5.
34. Stefański, R. A. (2010). *Ustawowe zaostrzenie represji za przestępstwa komunikacyjne*, Prok. i Pr., nr 7-8.
35. Stefański, R. A. (1999). *Zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów*, Prok. i Pr., nr 11-12.
36. Szewczyk, M. (2013). (w:) A. Barczak-Oplustil, M. Bielski, G. Bogdan *et al.*, *Kodeks karny. Część szczególna*, t. II, *Komentarz do art. 117-277 k.k.*, red. A. Zoll, Warszawa.
37. Śliwiński, S. (1946). *Polskie prawo karne materialne*, Wydawnictwo Gebethner i Wolff, Warszawa.
38. Wiak, K. (2014). (w:) F. Ciepły, A. Grześkowiak, M. Gałązka *et al.*, *Kodeks karny. Komentarz*, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Wydawnictwo C. H. Beck, Warszawa.
39. Wolter, W. (1961). *Reguły wyłączania wielości ocen*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
40. Wróbel, W., Zoll A. (2010). *Polskie prawo karne. Część ogólna*, Wydawnictwo Znak, Kraków.
41. Zalewski, W. (2013). (w:) M. Błaszczyk, J. Lachowski, A. Michalska-Warias, *et al.*, *Kodeks karny. Część szczególna*, t. II, *Komentarz do Art. 222-316 k.k.*, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Wydawnictwo C. H. Beck, Warszawa.

* * *

The penal regulation of the failure to comply with disqualification from driving. Remarks in view of the theory and practice of application of the law. Part 1

Abstract

The subject of the article is a reflection on the penal regulation – Article 178a(4) *in fine* of the Penal Code *in fine*. The aim of the first part of the article is to draw attention to the legal nature of the said measure, as well as to its relationship with the provision which criminalises, among others, a failure to comply with disqualification from driving (Article 244 of the Criminal Code). Furthermore, this part refers to opinions of the literature and judicature, which contributed to developing the proper meaning of some of the statutory criteria of the offence from Article 178a(4) *in fine* of the Criminal Code. The analyses use the formal-dogmatic method which allows several conclusions. First of all, it should be noted that Article 178a(4) *in fine* of the Criminal Code is a part of the traditional convention of creating modified varieties of offences, as the so-called abridged description of the basic type was updated with additional criteria which, *de facto*, underlined the degree of seriousness of the perpetrator's behaviour. One should also approve of the view stating that there is no cumulative concurrence of provisions of the act between Article 178a(4) *in fine* of the Criminal Code and Article 244 of the Criminal Code as defined in Article 11(2) of the Criminal Code. The above findings as well as the judicial interpretation of some of the criteria of the offence from Article 178a(4) *in fine* of the Criminal Code (which will continue in the second part of the article) presented in this part should therefore be used for the correct interpretation of the said provision.

Key words

Disqualification from driving, motor vehicle, a failure to comply with disqualification from driving.

