



Dorota Mieczkowska

Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany obligatoryjnie za przestępstwo określone w art. 178b lub art. 180a Kodeksu karnego.

Projektowany art. 42 § 1a Kodeksu karnego

Streszczenie

W artykule omówiony jest rządowy projekt nowelizacji *Kodeksu karnego*, w którym przewidziano wprowadzenie art. 42 § 1a. Przepis ten zakłada obligatoryjny tryb orzekania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w razie skazania za przestępstwo określone w art. 178b lub art. 180a k.k. Autorka krytycznie odnosi się do projektowanych zmian, podkreślając ich nadmierną represyjność, która nie znajduje uzasadnienia w potrzebie ochrony bezpieczeństwa w komunikacji. Obligatoryjny tryb orzekania zakazu prowadzenia pojazdów powinien być, jak dotychczas, zarezerwowany wyłącznie do najpoważniejszych przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, popełnionych w stanie nietrzeźwości.

Słowa kluczowe

Zakaz prowadzenia pojazdów, tryb obligatoryjny, przestępstwo z art. 178b i art. 180a k.k., projekt nowelizacji *Kodeksu karnego*.

* * *

1. Rys historyczny

Zakaz prowadzenia pojazdów, jako środek reakcji prawnokarnej, funkcjonuje w polskim ustawodawstwie karnym od niemal 60 lat. Od początku istnienia obligatoryjny tryb orzekania zakazu prowadzenia pojazdów był zarezerwowany dla najbardziej poważnych naruszeń przepisów ruchu drogowego, które sprowadzały się do popełniania przestępstw komunikacyjnych w stanie nietrzeźwości. W art. 31 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. *o zwalczaniu alkoholizmu*¹ przewidziano kary dodatkowe utraty prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych (§ 1) oraz zakazu

Dr Dorota Mieczkowska, prawnik, Białystok.

¹ Dz. U. Nr 69, poz. 434 ze zm.

nadania uprawnienia do prowadzenia pojazdów mechanicznych (§ 6)². Miały one charakter obligatoryjny – sąd orzekał zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych w razie skazania sprawcy za przestępstwo pozostające w związku z naruszeniem, w stanie nietrzeźwości, obowiązków prowadzącego pojazd mechaniczny³. Uchwaleniu ustawy z 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu przyświecało dążenie do zwalczania plagi nietrzeźwych kierowców przy użyciu instrumentów prawa karnego, w tym wprowadzonego po raz pierwszy zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, którego obligatoryjny tryb orzekania znajdował uzasadnienie w szczególnej naganności przestępstw popełnionych w stanie nietrzeźwości.

W *Kodeksie karnym z 1969 r.*, w art. 43 § 1 przewidziano możliwość orzekania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w razie skazania osoby prowadzącej taki pojazd za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Jeżeli sprawca takiego czynu, w chwili jego popełnienia, był w stanie nietrzeźwości, wówczas następowała automatycznie zmiana trybu orzekania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na zakaz obligatoryjny (art. 43 § 2). Kara dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych miała zatem, co do zasady, charakter fakultatywny, przy czym obligatoryjny tryb orzekania zakazu utrzymano dla przypadków popełnienia przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w stanie nietrzeźwości⁴.

Ustawodawca, redagując *Kodeks karny z 1997 r.*, zdecydował się w art. 42 § 2 na zachowanie obligatoryjności orzekania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych albo pojazdów mechanicznych określonego rodzaju w razie skazania osoby uczestniczącej w ruchu za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, popełnione w stanie nietrzeźwości. Nowymi okolicznościami aktywowującymi obowiązek zastosowania przez sąd środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów stało się skazanie za takie przestępstwo popełnione w stanie pod wpływem środka odurzającego, a także zbiegnięcie z miejsca zdarzenia określo-

² W piśmiennictwie utratę prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych oraz zakaz nadania uprawnienia do prowadzenia pojazdów mechanicznych przeważnie traktowano jako dwie odrębne kary dodatkowe. Por. J. Bafia, *Ochrona bezpieczeństwa ruchu lądowego, wodnego i powietrznego w projekcie kodeksu karnego i w projekcie prawa o wykroczeniach*, NP 1969, nr 2, s. 193; J. Klimek, *Za stosowaniem art. 31 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu*, BMS 1962, nr 1, s. 12; T. Leśko, *System kar sądowych w prawie karnym wojskowym*, Warszawa 1968, s. 113; tegoż, *System środków karnych*, Warszawa 1974, s. 54. Odmienne stanowisko w tej kwestii zajął R. A. Stefański, przyjmując, iż w art. 31 ustawy zamieszczone zostały dwie postacie jednolitej kary dodatkowej, które uzależniono od posiadanych przez sprawcę uprawnień do prowadzenia pojazdów mechanicznych – por. R. A. Stefański, *Zakaz prowadzenia pojazdów*, Warszawa 1990, s. 20–21. Zob. także S. Waltoś, *Wykonywanie kary pozbawienia prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych*, NP 1963, nr 11, s. 1243.

³ Por. Z. Łukaszewicz, *O właściwą interpretację art. 31 ustawy o zwalczaniu alkoholizmu*, NP 1960, nr 12, s. 1645.

⁴ Por. I. Andrejew, W. Świda, W. Wolter, *Kodeks karny z komentarzem*, Warszawa 1973, s. 207–208; M. Leonieni, *Kary dodatkowe w kodyfikacji karnej z 1969 r.*, NP 1969, nr 11–12, s. 1624–1625; I. Śmietanka, *Zasady karania w projekcie Kodeksu karnego*, NP 1963, nr 9, s. 976–977.

nego w art. 173, art. 174 lub art. 177 k.k. W doktrynie, przyjęcie *stanu pod wpływem środka odurzającego* za okoliczność skutkującą obowiązkiem orzekania zakazu prowadzenia pojazdów, uznano za trafne rozwiązanie⁵. Ostatecznie doprowadziło to do usunięcia istniejących niespójności, gdyż do tej pory surowiej karano sprawców nietrzeźwych, podczas gdy nie mniejsze zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu wywoływali kierujący pojazdami, którzy znajdowali się pod wpływem środków narkotycznych. Uznano, że narkomania, na równi z alkoholizmem, stanowi poważny problem społeczny, wymagający stanowczej reakcji prawnokarnej, zwłaszcza gdy dotyczy sfery ruchu komunikacyjnego, w której niezbędna jest stała i niezaburzona koncentracja⁶.

Z kolei ustanowienie obligatoryjnego trybu orzekania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych albo pojazdów mechanicznych określonego rodzaju w razie zbiegnięcia przez sprawcę z miejsca zdarzenia określonego w artykułach 173, 174 lub 177 k.k., doprowadziło do zrównania odpowiedzialności karnej takiego uciekiniera i osoby, która w czasie popełnienia przestępstwa komunikacyjnego była nietrzeźwa na skutek spożycia alkoholu lub innego środka zaburzającego czynności psychomotoryczne⁷.

Wszelkie zmiany w zakresie regulacji zakazu prowadzenia pojazdów w *Kodeksie karnym z 1997 r.* miały na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez wyeliminowanie zjawiska prowadzenia pojazdów mechanicznych przez nietrzeźwych kierowców. Ustawa z dnia 14 kwietnia 2000 r. *o zmianie ustawy – Kodeks karny*⁸, zapoczątkowała trwającą do dnia dzisiejszego tendencję legislacyjną zaostrzania odpowiedzialności karnej sprawców przestępstw komunikacyjnych. Wprowadzono wówczas dwie nowe podstawy orzekania zakazu prowadzenia pojazdów, określone w art. 42 § 3 i 3 4 k.k. Nowelizacja z 2000 r. doprowadziła do pojawienia się w polskim systemie prawa karnego zakazu prowadzenia *wszelkich* pojazdów mechanicznych, orzeganego *na zawsze*. Początkowo zakaz ten występował w dwóch trybach: fakultatywnym oraz obligatoryjnym. Na mocy ustawy z dnia 12 lutego 2010 r. *o zmianie ustawy – Kodeks karny, ustawy – Kodeks karny wykonawczy oraz ustawy – Prawo ochrony środowiska*⁹ zmodyfikowano dotychczasowe brzmienie art. 42 § 3 k.k. Przekształcono fakultatywne orzekanie zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze na względnie obligatoryjne. Na podstawie art. 42 § 3 k.k. orzekanie zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze stało się obowiązkowe w sytuacjach, gdy sprawca, w czasie popełnienia przestępstwa określonego w art. 173, którego następstwem

⁵ Zob. R. A. Stefański, *Zakaz prowadzenia pojazdów w projekcie Kodeksu karnego*, PiP 1991, nr 6, s. 65.

⁶ Por. R. A. Stefański, *Model normatywny zakazu prowadzenia pojazdów w projekcie Kodeksu karnego*, WPP 1992, nr 1–2, s. 77–78.

⁷ Por. W. Cieślak, *O niektórych rozwiązaniach w projekcie Kodeksu karnego*, Prok. i Pr. 1996, nr 6, s. 69–70; R. A. Stefański, *Model normatywny...*, *op. cit.*, s. 79.

⁸ Dz. U. Nr 48, poz. 548.

⁹ Dz. U. Nr 40, poz. 227.

jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na 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 – chyba że zachodził wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami.

Ustawa z dnia 25 listopada 2010 r. *o zmianie ustawy – Kodeks karny*¹⁰ rozszerzyła zakres przedmiotowy obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów, określonego w art. 42 § 2 k.k. Usunięto z treści tego przepisu słowo „mechanicznych”, rezygnując w ten sposób z charakterystycznego dla trybu obligatoryjnego ograniczenia orzekania zakazu prowadzenia pojazdów obejmującego wyłącznie pojazdy mechaniczne. Zgodnie z tą nowelą, w razie spełnienia przesłanek określonych w art. 42 § 2 k.k., sąd orzeka „zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów albo pojazdów określonego rodzaju”. Dzięki zmianie brzmienia art. 42 § 2 k.k. umożliwiono szerokie kształtowanie przedmiotowego zakresu zakazu, mogącego obejmować nie tylko pojazdy mechaniczne, ale również inne pojazdy.

Na mocy ustawy z dnia 20 marca 2015 r. *o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw*¹¹ wprowadzono zmiany, które istotnie zaostrzyły odpowiedzialność karną ponoszoną przez nietrzeźwych sprawców przestępstw komunikacyjnych¹². Przede wszystkim podniesiona została do 3 lat dolna granica wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów, określonego w art. 42 § 2 k.k. Wspomniany środek karny ma charakter obligatoryjny, zatem, jeżeli sprawca w czasie popełnienia przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji był w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia określonego w art. 173, 174 lub 177 k.k., sąd *musi* każdorazowo orzec zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów albo pojazdów określonego rodzaju na okres co najmniej 3 lat.

Nowelizacja *Kodeksu karnego* z dnia 20 marca 2015 r. dodała ponadto nową przesłankę dożywotniego orzekania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych. Zgodnie z obecnym brzmieniem art. 42 § 3 k.k., sąd ma obowiązek zastosowania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych dożywotnio także w przypadku, gdy doszło do popełnienia przestępstwa z art. 178a § 4 k.k. Rezygnacja z orzeczenia tego środka karnego może nastąpić tylko wtedy, jeśli zachodzi „wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami”.

¹⁰ Dz. U. z 2011 r., Nr 17, poz. 78.

¹¹ Dz. U. z 2015 r., poz. 541.

¹² Szerzej na temat zmian w regulacji Kodeksu karnego wprowadzonych nowelizacją z dnia 20 marca 2015 r. zob. R. A. Stefański, *Zakaz prowadzenia pojazdów*, (w:) *Środki karne po nowelizacji w 2015 roku*, red. R. A. Stefański, Warszawa 2016, s. 238–240, 267–268 i 277–288; Z. Sienkiewicz, *Zakaz prowadzenia pojazdów*, (w:) *System Prawa Karnego*, t. 6. *Kary i inne środki reakcji prawnokarnej*, red. M. Melezini, Warszawa 2016, s. 667 i 693–699; D. Mieczkowska, *Walka z nietrzeźwością w ruchu komunikacyjnym drogą nowelizacji prawa karnego. Uwagi na temat zmian w regulacji zakazu prowadzenia pojazdów*, Paragraf na Drodze 2015, nr 9, s. 5–17.

2. Stan aktualny

W aktualnym stanie prawnym występują równocześnie aż trzy podstawy prawne obligatoryjnego orzekania zakazu prowadzenia pojazdów: art. 42 § 2, art. 42 § 3 oraz art. 42 § 4 k.k. Obligatoryjny tryb orzekania zakazu prowadzenia pojazdów we wszystkich tych przypadkach jest uzasadniony szczególnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa w komunikacji, które wiąże się z popełnieniem przestępstwa komunikacyjnego w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego, albo zbiegnięciem z miejsca zdarzenia. Określony w art. 42 § 2 k.k. zakaz prowadzenia pojazdów ma charakter terminowy, przy czym ma odrębną dolną granicę wymiaru, ustaloną na poziomie 3 lat. Zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych orzekany dożywotnio na podstawie art. 42 § 3 lub 4 k.k. dotyczy najpoważniejszych przestępstw komunikacyjnych, w tym m.in. spowodowanie w stanie nietrzeźwości wypadku drogowego, którego następstwem jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu (art. 177 § 2 k.k.).

Od czasu wejścia w życie ustawy *o zwalczaniu alkoholizmu* z 1959 r. w polskim ustawodawstwie karnym wykształciła się swego rodzaju praktyka legislacyjna łączenia obligatoryjności orzekania zakazu prowadzenia pojazdów z wyjątkowo rażącymi okolicznościami towarzyszącymi popełnieniu przestępstwa komunikacyjnego. W obu powojennych kodyfikacjach – zarówno w kodeksie karnym z 1969 r., jak i kodeksie karnym z 1997 r., tryb obligatoryjny orzekania zakazu prowadzenia pojazdów przewidziano dla przypadków skazania sprawców przestępstw komunikacyjnych popełnionych w stanie nietrzeźwości. W Kodeksie karnym z 1997 r. słusznie rozszerzono obowiązek stosowania zakazu prowadzenia pojazdów, zwracając uwagę na niebezpieczeństwo, związane ze stanem sprawcy pod wpływem środka odurzającego oraz zbiegnięciem sprawcy z miejsca zdarzenia. Wszelkie nowelizacje *Kodeksu karnego*, chociaż niejednokrotnie wzbudzały w doktrynie pewne kontrowersje, to jednak znajdowały umocowanie w potrzebie zwalczania poważnego zjawiska społecznego, jakim jest niewątpliwie przestępczość komunikacyjna z udziałem nietrzeźwych kierowców.

3. Projektowane zmiany

W rządowym projekcie ustawy *o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw* (druk sejmowy nr 1231)¹³ znalazły się postanowienia, które zapowiadają nowy kierunek w podejściu do odpowiedzialności karnej ponoszonej przez sprawców przestępstw komunikacyjnych. W świetle wspomnianego projektu ustawy surowsza regulacja prawno-karna nie będzie ograniczać się wyłącznie do kierowców nietrzeźwych. Opracowany przez Ministerstwo Sprawiedliwości pro-

¹³ Rządowy projekt ustawy *o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw*, Druk nr 1231, Sejm Rzeczypospolitej Polskiej VIII kadencji (treść projektu oraz przebieg prac legislacyjnych nad nim znajdują się na stronach internetowych Sejmu RP).

jekt nowelizacji przewiduje wprowadzenie do *Kodeksu karnego* artykułu 42 § 1a, w którym pojawiłaby się całkiem nowa podstawa obligatoryjnego orzekania zakazu prowadzenia pojazdów. Zgodnie z brzmieniem tego projektowanego przepisu „Sąd orzeka zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w razie skazania za przestępstwo określone w art. 178b lub art. 180a” (podkr. autorki).

Wynika z tego, że po raz pierwszy w historii polskiego ustawodawstwa karnego zostanie wprowadzony obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów orzekany wobec *trzeźwych* sprawców przestępstw komunikacyjnych, którzy nie byli w stanie nietrzeźwości lub w stanie pod wpływem środka odurzającego, ani też wobec sprawców dopuszczających się zbiegnięcia z miejsca zdarzenia. W razie skazania za przestępstwo z art. 178b lub art. 180a k.k. sąd będzie *zobligowany* do orzeczenia zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych. Obowiązek orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w art. 42 § 1a k.k. sformułowano w sposób kategoryczny i bezwzględny, nie uwzględniono żadnej możliwości odstępstwa od zastosowania tego środka karnego. Dlaczego projektodawca zdecydował się na przedłożenie projektu nowelizacji *Kodeksu karnego*, zawierającego tak niezwykle represyjne rozwiązanie adresowane do sprawców dwóch, konkretnie wskazanych przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, tj. przestępstwa określonego w art. 178b oraz art. 180a k.k.?

Cechą wspólną przestępstw z art. 180a k.k. oraz z art. 178b k.k. (określonego w projekcie ustawy nowelizacyjnej) jest sankcjonowanie różnych przejawów nieposłuszeństwa wobec władz publicznych. W przypadku przestępstwa z art. 180a k.k. *sprawca prowadzi pojazd mechaniczny na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu, nie stosując się do decyzji właściwego organu o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami*. W piśmiennictwie wskazuje się, że celem karalności prowadzenia pojazdu mechanicznego bez uprawnień jest ochrona bezpieczeństwa ruchu drogowego przed udziałem w nim osób, które nie posiadają w chwili czynu stosownych uprawnień, a tym samym stwarzają potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu¹⁴. Przestępstwo z art. 180a k.k. zostało wprowadzone do *Kodeksu karnego* stosunkowo niedawno, tj. na mocy nowelizacji z dnia 20 marca 2015 r. W doktrynie, jeszcze na etapie prac nad zmianami w przepisach części szczególnej *Kodeksu karnego*, wyraźnie poddawano w wątpliwość zasadność kryminalizacji zachowań określonych w art. 180a k.k. Wskazywano, że zabieg legislacyjny polegający na wprowadzeniu przestępstwa z art. 180a k.k. nie ma bynajmniej na celu ochrony bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale stanowi jedynie przejaw represjonowania osób, które utraciły uprawnienia do prowadzenia pojazdów¹⁵.

¹⁴ Por. R. A. Stefański, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, Warszawa 2016, s. 1100.

¹⁵ R. A. Stefański, *Opinia na temat poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw z dnia 7 lipca 2014 r.* (druk sejmowy nr 2586) z dnia 4 września 2014 r., s. 10–11.

W świetle projektowanego art. 42 § 1a k.k., zakaz prowadzenia pojazdów będzie orzekany obligatoryjnie w razie skazania za przestępstwo z art. 180a k.k. Obecnie, w przypadku popełnienia przestępstwa z art. 180a k.k., sprawcy grozi grzywna, kara ograniczenia wolności, albo kara pozbawienia wolności do lat 2, a ponadto, zgodnie z art. 42 § 1 k.k., sąd *może orzec* zakaz prowadzenia pojazdów określonego rodzaju. Celem, dla którego wprowadza się obligatoryjność orzekania zakazu prowadzenia pojazdów wobec sprawców przestępstwa z art. 180a k.k. jest „ukrócenie swoistej bezkarności kierowców niestosujących się do decyzji o cofnięciu uprawnień”¹⁶. Niepodporządkowanie się postanowieniom decyzji administracyjnej o cofnięciu uprawnień do prowadzenia pojazdów będzie się wiązało każdorazowo z orzeczeniem wobec sprawcy zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych. Jeżeli taki sprawca ponownie dopuści się prowadzenia pojazdu mechanicznego, wówczas popełni przestępstwo niestosowania się do sądowego zakazu prowadzenia pojazdów, określone w art. 244 k.k. W aktualnym stanie prawnym za ten czyn przewidziano karę pozbawienia wolności do lat 3. A zatem górna granica ustawowego zagrożenia jest tylko o rok wyższa niż za popełnienie przestępstwa niestosowania się do decyzji właściwego organu o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami. Projektodawca, w celu zachowania proporcji grożącej sankcji karnej, przewiduje konieczność podwyższenia sankcji karnej za przestępstwo z art. 244 k.k. Za przestępstwo to groziłaby sprawcy kara pozbawienia wolności, orzekana w granicach od 3 miesięcy do lat 5.

W uzasadnieniu projektu ustawy przytoczono dane statystyczne Ministerstwa Sprawiedliwości, z których wynika, że w 2015 r., spośród prawie 1400 osób skazanych za jazdę bez uprawnień, które odebrano im decyzją administracyjną, zaledwie wobec 4 orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów. Wskazane dane liczbowe mogą wydawać się mało imponujące, jednakże trzeba wziąć pod uwagę fakt, że ustawa nowelizacyjna, wprowadzająca art. 180a k.k., weszła w życie z dniem 18 maja 2015 r. Zatem dane te ukazują praktykę orzeczniczą na przestrzeni zaledwie pół roku.

Przestępstwo prowadzenia pojazdu mechanicznego wbrew decyzji właściwego organu o cofnięciu uprawnień, stanowi przestępstwo formalne, bowiem nie jest wymagane nastąpienie jakiegokolwiek skutku¹⁷. Czyn stypizowany w art. 180a k.k., podobnie zresztą jak prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1 k.k.), ma charakter przestępstwa z *abstrakcyjnego* narażenia dobra prawnego na niebezpieczeństwo. Nie ulega jednak wątpliwości, że każde prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości może oznaczać poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ru-

¹⁶ Uzasadnienie rządowego projektu ustawy *o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw* (druk sejmowy nr 1231), s. 4.

¹⁷ Por. R. A. Stefański, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, Warszawa 2016, s. 1106; tegoż, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. R. A. Stefański, Warszawa 2015, s. 1026; W. Zontek, (w:) *Nowelizacja prawa karnego 2015. Komentarz*, red. W. Wróbel, Kraków 2015, s. 832.

chu drogowego. W przypadku kierowców wszelkie, nawet niewielkie zaburzenia czynności psychomotorycznych wywołane spożyciem alkoholu, mogą mieć znaczenie, przybierając katastrofalne skutki. Obligatoryjność orzekania zakazu prowadzenia pojazdów przy skazywaniu sprawców przestępstwa z art. 178a § 1 k.k. znajduje uzasadnienie przede wszystkim we względach prewencyjno-ochronnych. Tymczasem, przewidziany w projektowanym art. 42 § 1a k.k. obligatoryjny tryb orzekania zakazu prowadzenia pojazdów, mający zastosowanie w przypadku sprawców przestępstwa z art. 180a k.k., jest rozwiązaniem wyłącznie represyjnym. Należy podkreślić, że podmiotem tego przestępstwa może być tylko osoba, która posiadała uprawnienia do kierowania pojazdami, ale zostały jej one cofnięte w drodze decyzji administracyjnej. Niewątpliwie osoba, która przez pewien czas posiadała uprawnienia do prowadzenia pojazdów, dysponuje pewną wiedzą i umiejętnościami w zakresie kierowania pojazdami, musiała bowiem przystąpić do egzaminu sprawdzającego teoretyczne i praktyczne kwalifikacje do prowadzenia pojazdów określonej kategorii. W związku z tym trudno sformułować ogólny wniosek, że *każde* prowadzenie pojazdu mechanicznego przez osobę, której cofnięto uprawnienia do prowadzenia pojazdów, zagraża (choćby tylko potencjalnie) bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Ustanowienie obligatoryjnego trybu orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w razie skazania za przestępstwo z art. 180a k.k. doprowadzi do wzrostu represji karnej oraz do istotnego ograniczenia zakresu dyskrecjonalnej władzy orzeczniczej sędziego. W dalszej konsekwencji, wprowadzenie do Kodeksu karnego przepisu art. 42 § 1a może wpłynąć na wzrost populacji więziennej, wywołany podwyższeniem się liczby skazań za przestępstwo z art. 244 k.k. Nie ma bowiem żadnej pewności, że osoba, która dopuściła się przestępstwa prowadzenia pojazdu mechanicznego pomimo cofniętych uprawnień, nie uczyni tego ponownie, ale tym razem naruszając sądowy zakaz prowadzenia pojazdów. Idealistyczne wydaje się założenie projektodawcy, że groźba odpowiedzialności karnej za przestępstwo z art. 244 k.k. będzie oddziaływać odstrasżająco na wszystkich sprawców skazanych z tytułu popełnienia przestępstwa z art. 180a k.k., ukrócając ich dotychczasową bezkarność.

* * *

Uzasadnienie rządowego projektu nowelizacji *Kodeksu karnego* nie określa wprost motywów wprowadzenia obligatoryjności orzekania zakazu prowadzenia pojazdów wobec sprawców przestępstwa z art. 178b k.k. W projekcie przewidziano następujące brzmienie tego przepisu: „Kto, pomimo wydania przez osobę uprawnioną do kontroli ruchu drogowego, poruszającą się pojazdem lub znajdującą się na statku wodnym lub powietrznym, przy użyciu sygnałów dźwiękowych i świetlnych, polecenia zatrzymania pojazdu mechanicznego nie zatrzymuje niezwłocznie pojazdu i kontynuuje jazdę, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5”. W artykule 178b k.k. znajdzie się zatem całkiem nowy typ przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, z którego popełnieniem – zgodnie

z projektowanym art. 42 § 1a k.k. – będzie wiązał się obligatoryjny tryb orzekania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych.

W aktualnym stanie prawnym, niestosowanie się do sygnału nakazującego zatrzymanie pojazdu, nadanego przez osobę uprawnioną do kontroli ruchu drogowego, w celu uniknięcia kontroli, stanowi wykroczenie, określone w art. 92 § 2 k.w. Sprawca tego czynu podlega karze aresztu albo grzywny. Dodatkowo, zgodnie z postanowieniami art. 92 § 3 k.w., sąd *może* wówczas orzec zakaz prowadzenia pojazdów na okres od 6 miesięcy do 3 lat. Projektodawca wyraźnie podkreśla, że znamiona przestępstwa z art. 178b k.k. należy odróżnić od wykroczenia określonego w art. 92 § 2 k.w. Wykroczenie to znajdzie nadal zastosowanie w odniesieniu do sytuacji, w których kierujący nie zatrzyma pojazdu na sygnał osoby uprawnionej do kontroli ruchu drogowego przede wszystkim wówczas, gdy osoba ta będzie dawać sygnały nie znajdując się w ruchu – np. stojąc na poboczu drogi, bądź też siedząc w pojeździe zaparkowanym czy unieruchomionym na poboczu drogi¹⁸. W odróżnieniu od art. 92 § 2 k.w., projektowany przepis art. 178b k.k. ma dotyczyć wyłącznie sprawców kierujących pojazdami mechanicznymi, gdyż zagrożenie dla bezpieczeństwa w komunikacji spowodowane przez (przykładowo) uciekającego rowerzystę, będzie znacząco mniejsze. Znamiona obu czynów zabronionych wykazują podobieństwo, aczkolwiek są skierowane przeciwko różnym dobrom prawnym: przestępstwo z art. 178b k.k. przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, natomiast wykroczenie z art. 92 § 2 k.w. – przeciwko porządkowi w komunikacji¹⁹.

Penalizacji w art. 178b k.k. ma podlegać zachowanie osoby prowadzącej pojazd mechaniczny, która nie podporządkuje się niezwłocznie do polecenia zatrzymania pojazdu wydanego przez kontrolera ruchu i będzie nadal kontynuować jazdę. W takim przypadku mamy do czynienia z klasycznym typem przestępstwa z *abstrakcyjnego* zagrożenia dobra prawnego na niebezpieczeństwo. Znamiona przestępstwa z art. 178b k.k. kierowca zrealizuje niezależnie od tego, czy jego nieposłuszeństwo wobec poleceń przedstawicieli władzy *in concreto* będzie zagrażało innemu uczestnikowi ruchu drogowego. Bez znaczenia będzie fakt, że (przykładowo) bezkolizyjna jazda w środku nocy, na pustej drodze między miejscowościami, nie naraziła nikogo na niebezpieczeństwo²⁰. Projektodawca, w odniesieniu do typu czynu zabronionego określonego w art. 178b k.k. przyjął bowiem założenie, zgodnie z którym samo kontynuowanie jazdy i ucieczka przed organem kontrolującym ruch drogowy w każdym przypadku potencjalnie może powodować zagrożenie w ruchu drogowym, chociażby pośrednie. Podkreślono, że ucieczka w trakcie pościgu odbywa się na drodze publicznej, często na chodniku, na drodze dla rowerów, bądź też w innym miejscu publicznym, gdzie przebywają ludzie oraz

¹⁸ Uzasadnienie rządowego projektu ustawy..., *op. cit.*, s. 6.

¹⁹ Tamże, s. 7.

²⁰ Por. M. Małecki, A. Duda, *Opinia do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw*, druk nr 1231, Sejm VIII kadencji, Krakowski Instytut Prawa Karnego, Fundacja, Kraków dnia 9 lutego 2017 r., s. 12–13.

znajdują się przedmioty narażone na uszkodzenie lub zniszczenie, w tym m.in. samochody, wiaty przystankowe, ogrodzenia, domy²¹.

Istotą przestępstwa z art. 178b k.k. stanowi umyślne niepodporządkowanie się poleceniu uprawnionego funkcjonariusza publicznego, przy czym odpowiedzialność karna, podobnie jak w przypadku przestępstwa określonego w art. 178a § 1 k.k., jest uzależniona jedynie od podjęcia zachowania sprawczego. Należy wyraźnie zaznaczyć, że w praktyce niezatrzymanie prowadzonego pojazdu mechanicznego do kontroli i kontynuowanie jazdy niekoniecznie zawsze musi oznaczać zagrożenie dla innych uczestników ruchu drogowego. W związku z tym, w doktrynie postuluje się konieczność rozważenia uzupełnienia znamion przestępstwa z art. 178b k.k. o wymóg sprawdzenia *in concreto* określonego poziomu zagrożenia dóbr prawnych, poprzez dodanie klauzuli „(...) nie zatrzymuje niezwłocznie pojazdu i kontynuuje jazdę, narażając człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu”²².

* * *

Przewidziana w projektowanym art. 178b k.k. sankcja karna w postaci kary pozbawienia wolności w granicach od 3 miesięcy do 5 lat wydaje się nadmiernie surowa, nieproporcjonalna do stopnia społecznej szkodliwości czynu polegającego na niezatrzymaniu się przez kierowcę do kontroli drogowej²³. Regulacja art. 178b k.k. będzie niespójna z innymi przepisami dotyczącymi odpowiedzialności karnej za bardziej poważne przestępstwa. Projektodawca zakłada, że w przypadku popełnienia przestępstwa z art. 178b k.k. ustawowe zagrożenie powinno być surowsze niż w razie skazania za wypadek drogowy w typie podstawowym (art. 177 § 1 k.k.), bowiem ucieczka, w odróżnieniu od wypadku, stanowi przestępstwo umyślne²⁴.

Należy zwrócić uwagę, że sankcją karną niższą niż za przestępstwo z art. 178b k.k. zagrożone są m.in. takie czyny, jak:

- nielegalna aborcja (art. 152 § 1 k.k.),
- udział w bójce lub pobiciu (art. 158 § 1 k.k.), a także
- narażenie człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu (art. 160 § 1 k.k.).

W tym kontekście sankcja karna przewidywana za przestępstwo z art. 178b k.k., które stanowi jedynie przestępstwo formalne abstrakcyjnego narażenia dobra prawnego na niebezpieczeństwo, nie znajduje wystarczającego uzasadnienia, skutkując naruszeniem spójności aksjologicznej *Kodeksu karnego*.

²¹ Uzasadnienie rządowego projektu..., *op. cit.*, s. 5.

²² Por. M. Małecki, *Przestępstwo niezatrzymania pojazdu do kontroli drogowej (projektowany art. 178b Kodeksu karnego)*, Paragraf na Drodze 2016, nr 10, s. 25; M. Małecki, A. Duda, *Opinia do rządowego projektu ustawy...*, *op. cit.*, s. 13.

²³ Por. M. Małecki, *Przestępstwo niezatrzymania pojazdu...*, *op. cit.*, s. 23.

²⁴ Uzasadnienie rządowego projektu..., *op. cit.*, s. 6.

Kryminalizacja zachowań określonych w art. 178b k.k. budzi poważne zastrzeżenia, prowadząc w konsekwencji do nadmiernego podkreślania faktu nieposłuszeństwa obywateli wobec poleceń funkcjonariuszy publicznych uprawnionych do kontroli. W piśmiennictwie słusznie zatem wyrażono pogląd, że „Oparcie odpowiedzialności karnej za przestępstwo i nadmierne eksponowanie w przepisie typizującym faktu nieposłuszeństwa wobec władzy, zbliża system prawny do standardów państwa totalitarnego. Rzeczywiste zagrożenie dla dobra prawnego schodzi na dalszy plan; liczy się wyłącznie brak posłuchu dla normy”²⁵.

* * *

Należy zwrócić uwagę na stanowisko wyrażone przez Krajową Radę Sądownictwa, która w opinii do pierwotnego projektu ustawy *o zmianie ustawy – Kodeks wykroczeń oraz niektórych innych ustaw* z dnia 21 września 2016 r., oceniła, że proponowane rozwiązania są zbyt daleko idące. Wprowadzenie obligatoryjnego trybu orzekania środka karnego w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w razie skazania za przestępstwo z art. 178b lub z art. 180a k.k., w sposób zbyt głęboki ingeruje w dyskrecyjną władzę sądu, pozbawiając go możliwości swobodnej oceny okoliczności danej sprawy i ukształtowania kary adekwatnej do konkretnego stopnia społecznej szkodliwości czynu sprawcy²⁶. Obligatoryjność stosowania zakazu prowadzenia pojazdów powinna nadal dotyczyć wyłącznie najpoważniejszych przestępstw komunikacyjnych, których popełnienie wiązało się ze stanem nietrzeźwości lub stanem pod wpływem środka odurzającego. Dotychczas, wobec sprawców przestępstwa z art. 180a k.k. *fakultatywnie* orzekano zakaz prowadzenia pojazdów określonego rodzaju, na podstawie art. 42 § 1 k.k. Nie istnieją racjonalne przesłanki, żeby w szczególny sposób traktować sprawców skazywanych za przestępstwo art. 180a k.k., nakładając na sąd obowiązek orzekania wówczas zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych. Tym bardziej krytycznie należy odnieść się do objęcia obligatoryjnym zakazem prowadzenia pojazdów przypadków popełnienia przestępstwa z art. 178b k.k. (przewidzianego w projekcie), dotyczącego ucieczki kierowcy pojazdu mechanicznego przed pościgiem prowadzonym przez funkcjonariusza organu uprawnionego do kontroli ruchu drogowego.

* * *

W projektowanym przepisie § 1a art. 42 k.k. zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów został określony bardzo szeroko, bowiem ów środek karny będzie obejmował *wszelkie* pojazdy mechaniczne. Swoboda orzecznicza zatem dozna

²⁵ M. Małecki, *Przestępstwo niezatrzymania pojazdu do kontroli drogowej (projektowany art. 178b Kodeksu karnego)*, Paragraf na Drodze 2016, nr 10, s. 24.

²⁶ Opinia Krajowej Rady Sądownictwa z dnia 14 października 2016 r. w przedmiocie projektu *ustawy o zmianie ustawy – Kodeks wykroczeń oraz niektórych innych ustaw*, s. 3. Zob. także: Sąd Najwyższy, *Opinia do projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks wykroczeń oraz niektórych innych ustaw*, Biuro Studiów i Analiz, BSA II-021-412/16, Warszawa, dnia 6 października 2016 r., s. 5–6.

nie tylko uszczerbku na skutek wprowadzenia obligatoryjnego trybu orzekania zakazu prowadzenia pojazdów, ale również w wyniku wyraźnego doprecyzowania w treści przepisu, jakich pojazdów ma dotyczyć. W razie skazania za przestępstwo z art. 178a lub art. 180a k.k., sąd zostanie faktycznie pozbawiony możliwości wpływu na ostateczny kształt zakazu prowadzenia pojazdów, będzie bowiem zmuszony do orzeczenia zakazu obejmującego wszelkie bez wyjątku pojazdy mechaniczne. W obecnym stanie prawnym zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych dotyczy jedynie przypadków określonych w art. 42 § 3 lub § 4 k.k., a zatem najpoważniejszych przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, gdy zakaz jest orzekany dożywotnio.

Zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych określony w projektowanym art. 42 § 1a k.k. będzie orzekany na okres od roku do 15 lat. W treści przepisu nie zastrzeżono bowiem granic wymiaru odrębnych od wskazanych w art. 43 § 1 k.k. Zastanawiające wydaje się, dlaczego przesłanki orzekania zakazu prowadzenia pojazdów określone w art. 42 § 1a k.k. uznano za na tyle poważne, że przewidziano zakres przedmiotowy odpowiadający zakresowi tego środka karnego występującego w dożywotniej formule czasowej. Obecnie, w przypadku zakazu prowadzenia pojazdów o charakterze terminowym, występują szerokie możliwości kształtowania jego zakresu przedmiotowego²⁷. Jednocześnie w orzecznictwie przyjęła się praktyka, że rodzaj pojazdu prowadzonego przez sprawcę przestępstwa, przy orzekaniu środka karnego przewidzianego w art. 42 § 1 lub 2 k.k., powinien stanowić podstawową przesłankę wskazującą na rodzaj pojazdów, które powinny zostać objęte zakazem²⁸.

W doktrynie wskazuje się, że określenie przez sąd przedmiotowego zakresu zakazu prowadzenia pojazdów powinno zależeć od oceny stopnia zagrożenia, jakie w konkretnym przypadku może stwarzać powrót sprawcy do ruchu drogowego, przy czym im wyższy stopień tego zagrożenia, tym szerszy zakres zakazu²⁹. Zastrzeżenie, w myśl którego obligatoryjny środek karny określony w art. 42 § 1a k.k. ma obejmować prowadzenie wszelkich pojazdów mechanicznych, cechuje się nadmierną represyjnością, ograniczając niepotrzebnie sędziowskie swobodne uznanie. Sąd powinien mieć możliwość odpowiedniego dopasowania przedmiotowego zakresu zakazu do okoliczności danej sprawy, które mogą przemawiać za objęciem

²⁷ W przypadku fakultatywnego zakazu prowadzenia pojazdów (art. 42 § 1 k.k.) wyraźnie określono, że chodzi o „zakaz prowadzenia pojazdów określonego rodzaju”, natomiast w trybie obligatoryjnym (art. 42 § 2 k.k.) – „zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów albo pojazdów określonego rodzaju”.

²⁸ Por. Wyrok SN z dnia 6 lipca 2006 r., sygn. IV KK 146/06, OSP 2007 nr 2, poz. 18, s. 109, z glosą R. A. Stefańskiego, OSP 2007 nr 2, poz. 18, s. 110; także wyroki SN: z dnia 6 lutego 2007 r., sygn. III KK 446/06, KZS 2007, nr 7–8, poz. 27 oraz z dnia 20 czerwca 2007 r., sygn. III KK 145/07, niepubl.

²⁹ Por. R. A. Stefański, *Zakaz prowadzenia pojazdów*, (w:) *Środki karne po nowelizacji...*, op. cit., s. 244–246.

zakazem prowadzenia nie wszystkich, a jedynie określonego rodzaju pojazdów mechanicznych.

4. Podsumowanie

Nowelizacje *Kodeksu karnego* zmierzające w kierunku zaostrzania odpowiedzialności karnej sprawców przestępstw komunikacyjnych nie są zjawiskiem nowym. Każdy ustawodawca systematycznie stara się wprowadzać rozwiązania, mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jednakże, zmiany w prawie karnym powinny być wprowadzane ze szczególną rozważą i z zachowaniem wyrażonej w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP zasady proporcjonalności, która zakłada, że ograniczenia w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności i praw mogą być ustanawiane tylko w ustawie i tylko wtedy, gdy są konieczne w demokratycznym państwie dla jego bezpieczeństwa lub porządku publicznego, bądź dla ochrony środowiska, zdrowia i moralności publicznej, albo wolności i praw innych osób. Ponadto ograniczenia te nie mogą naruszać istoty wolności i praw.

Wprowadzenie obligatoryjnego trybu orzekania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w razie skazania za przestępstwo z art. 178b lub art. 180a k.k., nie znajduje wystarczającego uzasadnienia w potrzebie ochrony bezpieczeństwa w komunikacji. Zakaz prowadzenia pojazdów oznacza poważną ingerencję w sferę wolności i praw osoby skazanej, a skutki orzeczenia tego środka karnego nie ograniczają się wyłącznie do czasowej eliminacji z ruchu, ale rozciągają się na różne aspekty życia zawodowego i osobistego takiej osoby³⁰.

Na wstępie uzasadnienia projektu ustawy nowelizacyjnej projektodawca wskazuje, że planowane zmiany legislacyjne mają na celu ustanowienie „reakcji karnej odpowiadającej stopniowi społecznej szkodliwości czynu, zawinienia oraz rzeczywistym względem prewencji indywidualnej i generalnej”³¹. Należy jednak zauważyć, że wprowadzenie do *Kodeksu karnego* artykułu 42 § 1a odniesie skutek odwrotny od zakładanego, bowiem przepis ten będzie *de facto* uniemożliwił indywidualizację wymierzanej sankcji karnej w odniesieniu do okoliczności konkretnej sprawy. Unormowanie, przewidujące bezwzględny obowiązek orzekania zakazu prowadzenia pojazdów, zawsze stwarza ryzyko, że zostanie naruszona funkcja limitująca winy, a orzeczony środek karny będzie nieadekwatny do stopnia społecznej szkodliwości popełnionego przez sprawcę czynu zabronionego.

Charakter przestępstw komunikacyjnych określonych w art. 180a k.k. oraz w projektowanym art. 178b k.k. nie daje podstaw do objęcia ich sprawców obowiązkiem orzekania zakazu prowadzenia pojazdów, zwłaszcza obejmującego swym zakresem wszelkie pojazdy mechaniczne. Rozwiązanie nieadekwatne do stopnia społecznej szkodliwości czynu popełnionego przez sprawcę będzie niespra-

³⁰ Na temat skutków orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów zob. D. Mieczkowska, *Prawne i społeczne skutki orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów*, Paragraf na Drodze 2014, nr 5, s. 14–28.

³¹ Uzasadnienie rządowego projektu..., *op. cit.*, s. 1.

wiedliwie, stanowiąc wyłącznie środek represji karnej, który nie może spełnić zakładanego celu prewencyjno-wychowawczego.

Bibliografia

1. Andrejew, I., Świda W., Wolter W. (1973). *Kodeks karny z komentarzem*, Warszawa.
2. Bafia, J. (1969). *Ochrona bezpieczeństwa ruchu lądowego, wodnego i powietrznego w projekcie kodeksu karnego i w projekcie prawa o wykroczeniach*, NP, nr 2.
3. Cieślak, W. (1996). *O niektórych rozwiązaniach w projekcie kodeksu karnego*, Prok. i Pr., nr 6.
4. Klimek J. (1962). *Za stosowaniem art. 31 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu*, BMS, nr 1.
5. Leonieni, M. (1969). *Kary dodatkowe w kodyfikacji karnej z 1969 r.*, NP, nr 11–12.
6. Leško, T. (1968). *System kar sądowych w prawie karnym wojskowym*, Warszawa.
7. Leško T. (1974). *System środków karnych*, Warszawa.
8. Łukaszewicz, Z. (1960). *O właściwą interpretację art. 31 ustawy o zwalczaniu alkoholizmu*, NP, nr 12.
9. Małecki, M. (2016). *Przestępstwo niezatrzymania pojazdu do kontroli drogowej (projektowany art. 178b Kodeksu karnego)*, Paragraf na Drodze, nr 10.
10. Małecki, M., Duda, A. (2017). *Opinia do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, druk nr 1231, Sejm VIII kadencji*, Krakowski Instytut Prawa Karnego, Fundacja, Kraków, dnia 9 lutego 2017 r.
11. Mieczkowska, D. (2014). *Prawne i społeczne skutki orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów*, Paragraf na Drodze, nr 5.
12. Mieczkowska, D. (2015). *Walka z nietrzeźwością w ruchu komunikacyjnym drogą nowelizacji prawa karnego. Uwagi na temat zmian w regulacji zakazu prowadzenia pojazdów*, Paragraf na Drodze, nr 9.
13. *Opinia Krajowej Rady Sądownictwa z dnia 14 października 2016 r. w przedmiocie projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks wykroczeń oraz niektórych innych ustaw.*
14. *Rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw*, Druk nr 1231, Sejm Rzeczypospolitej Polskiej VIII kadencji.
15. *Sąd Najwyższy, Opinia do projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks wykroczeń oraz niektórych innych ustaw*, Biuro Studiów i Analiz, BSA II-021-412/16, Warszawa, dnia 6 października 2016 r.
16. Sienkiewicz, Z. (2016). *Zakaz prowadzenia pojazdów*, (w:) *System Prawa Karnego*, t. 6, *Kary i inne środki reakcji prawnokarnej*, red. M. Melezini, Warszawa.
17. Stefański, R., A. (1990). *Zakaz prowadzenia pojazdów*, Warszawa.
18. Stefański, R., A. (1991). *Zakaz prowadzenia pojazdów w projekcie Kodeksu karnego*, PiP, nr 6.
19. Stefański, R., A. (1992). *Model normatywny zakazu prowadzenia pojazdów w projekcie Kodeksu karnego*, WPP, nr 1–2.

20. Stefański, R., A. (2014). *Opinia (z dnia 7 lipca 2014 r.) na temat poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw* (druk sejmowy nr 2586) z dnia 4 września 2014 r.
21. Stefański, R., A. (2015). (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. R., A. Stefański, Warszawa.
22. Stefański, R., A. (1990). *Zakaz prowadzenia pojazdów*, Warszawa.
23. Stefański, R., A. (2016). *Zakaz prowadzenia pojazdów*, (w:) *Środki karne po nowelizacji w 2015 roku*, red. R., A., Stefański, Warszawa.
24. Stefański, R., A. (2016). (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, Warszawa.
25. Uzasadnienie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 1231).
26. Waltoś, S. (1963). *Wykonywanie kary pozbawienia prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych*, NP, nr 11.

* * *

Driving ban adjudicated obligatory for the crime referred to Article 178b or Article 180a of the Penal Code. Proposed Article 42 § 1a of the Penal Code

Abstract

The article discusses the government's draft amendment of the Penal Code, which provides for the introduction of Article 42 § 1a of the Penal Code. This regulation assumes the obligatory mode of ban on driving all motor vehicles in case of conviction for a crime referred to in Article 178b or Article 180a of the Penal Code. The author is critical about the proposed amendments, emphasizing their excessive repressiveness which is not justified by the need to protect traffic safety. The obligatory mode of adjudication driving ban should be reserved, as it has been so far, only for the most serious crimes against safety in traffic committed in the state of insobriety.

Key words

Driving ban, obligatory mode, crime of Article 178b and Article 180a of the Penal Code, draft amendment of the Penal Code.

