



Aleksandra Płatek

Zróznicowany charakter zakazu prowadzenia pojazdów w prawie wykroczeń.

Analiza legalna

Streszczenie

W artykule omówiony został przewidziany w prawie wykroczeń środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów. Celem obranym przez autorkę jest zwrócenie uwagi na problemy wynikające z niedostatecznej wykładni pojęć, stosowanych przy orzekaniu tego zakazu oraz zaakcentowanie możliwości zmiany charakteru tego środka karnego w przypadku popełnienia niektórych wykroczeń. W artykule wykorzystano metodę danych zastanych, w szczególności *desk research* (analizę danych wtórnych), analizę treści monografii oraz *case study*. Ich wyniki otworzyły rozważania autorki na temat kształtu instytucji obligatoryjnego orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w przypadku popełnienia wykroczenia nieudzielenia pomocy oraz skłoniły do refleksji, że w prawie karnym i prawie wykroczeń brak jest definicji legalnych, które pomogłyby rozwiązać długoletnie problemy interpretacyjne niektórych przepisów.

Słowa kluczowe

Zakaz prowadzenia pojazdów, stan nietrzeźwości, stan po użyciu alkoholu, pojazd mechaniczny, pojazd, zagrożenie w ruchu drogowym, nadzwyczajne złagodzenie kary, odstąpienie od środka karnego, kary dodatkowe.

* * *

1. Wprowadzenie

Kodeks wykroczeń¹ wyróżnia odrębne od *Kodeksu karnego*² rodzaje kar zasadniczych, do których zaliczyć można areszt, ograniczenie wolności, grzywnę i naganę. Obok nich ulokowane zostały tzw. *kary dodatkowe*, stanowiące *środki karne* (art. 28 k.w.). Należą do nich:

- zakaz prowadzenia pojazdów,
- przepadek przedmiotów,

Mgr Aleksandra Płatek, doktorantka w Katedrze Prawa Karnego Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie.

¹ Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. *Kodeks wykroczeń*, tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 618.

² Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. *Kodeks karny*, tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 20.

- nawiązka,
- obowiązek naprawienia szkody,
- podanie orzeczenia o ukaraniu do publicznej wiadomości w szczególny sposób oraz
- inne środki karne określone przez ustawę³.

Wyróżnienie w katalogu kar dodatkowych środka karnego *zakazu prowadzenia pojazdów* motywowane było koniecznością ostrzejszego i skuteczniejszego zwalczania naruszeń przepisów przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji, które stawały się coraz to popularniejsze wraz ze wzrostem postępu motoryzacyjnego w Polsce⁴.

W pierwszej kolejności warto odnieść się do okresu, na jaki orzekany jest ten środek karny. Zgodnie z treścią art. 29 k.w., zakaz prowadzenia pojazdów wymierza się w miesiącach lub latach, na okres od 6 miesięcy do lat 3. Oznacza to, że w razie popełnienia wykroczenia z artykułów:

- 86 § 1 (zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym),
- 87 § 1–2 (prowadzenie pojazdu w stanie po użyciu alkoholu),
- 92 § 2 (niestosowanie się do znaku, sygnału lub polecenia osoby uprawnionej do kontroli ruchu drogowego w celu uniknięcia kontroli),
- 93 § 1 (nieudzielenie pomocy ofierze wypadku) lub
- 94 § 1 (prowadzenie pojazdu bez uprawnień),

sąd *może*, a w niektórych z tych przypadków *musi*, orzec zakaz prowadzenia pojazdów na okres nie krótszy niż 6 miesięcy.

Zakreślony wyżej 6-miesięczny termin stanowi dolną, sztywną granicę orzekania tego środka. Innymi słowy, jego obniżenie – w myśl art. 29 k.w. – byłoby niedopuszczalne. Problematyka dotycząca długości orzekania zakazu stanowiła przedmiot rozważań Sądu Najwyższego, który w swoim orzecznictwie zajął stanowisko, że orzeczenie „kary dodatkowej”⁵ w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych poniżej dolnego poziomu przewidzianego dla tej kary, jest równoznaczne z orzeczeniem kary nieprzewidzianej w *Kodeksie wykroczeń*. Żaden bowiem przepis tego kodeksu nie upoważnia – w ocenie tego Sądu – do orzekania kar przewidzianych w normach karnych w wymiarze dowolnym i z naruszaniem granic oznaczonych dla danego rodzaju kary⁶.

³ Sformułowanie „inne środki karne określone przez ustawę” odnosi się do ustawy z dnia 20 marca 2009 r. *o bezpieczeństwie imprez masowych* (tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 1870) i ustawy z dnia 18 kwietnia 1985 r. *o rybnictwie śródlądowym* (tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 1476).

⁴ M. Melezini (red.) *System prawa karnego. Kary i inne środki reakcji prawnokarnej*. wydanie 2, t. VI, Wydawnictwo C. H. Beck, Warszawa 2016, s. 701.

⁵ Nazewnictwo „kara dodatkowa” stosowane było przed nowelizacją przepisów prawa wykroczeń. Aktualnie, zamiast pojęcia „kary dodatkowe” kodeks operuje pojęciem „środki karne”.

⁶ Zob. wyroki SN: z dnia 12 marca 1993 r., sygn. II KRN 32/93, LEX nr 1671622; z dnia 11 marca 1993 r., sygn. III KRN 20/93, LEX nr 1671623 oraz z dnia 20 grudnia 1991 r., sygn. II KRN /91, LEX nr 21032.

Charakter zakazu prowadzenia pojazdów początkowo budził wątpliwości interpretacyjne. Przede wszystkim zakres przedmiotowy tego zakazu nie został w sposób klarowny wskazany w przepisach *Kodeksu wykroczeń*. Odnosił się on jedynie ogólnie do „prowadzenia pojazdów”, co prowadziło do konkluzji, że zakaz dotyczy poruszania się wszystkimi możliwymi pojazdami. Obecnie, ustawodawca dokonał w *Kodeksie wykroczeń* rozróżnienia pomiędzy pojęciami „pojazd” i „pojazd mechaniczny”, uzależniając od spełnienia tych znamion grożącą sprawcy wykroczenia sankcję.

Kontynuując powyższy wątek, warto odnieść się do definicji pojazdu, przyjętej w obowiązującym porządku prawnym. I tak, pojazdem mechanicznym jest pojazd wyposażony w silnik o pojemności skokowej powyżej 50 cm³. Ogólnie więc, określenie to dotyczy wszelkich tych pojazdów, którymi można się poruszać po drodze (w tym maszyn i innych urządzeń, służących do przemieszczania się nimi)⁷.

Również ustawa *o ubezpieczeniach obowiązkowych*⁸ w swoim słowniczku ustawowym zawiera definicję pojazdu mechanicznego. Zgodnie z art. 2 ust. 1 pkt 10 tej ustawy jest nim pojazd samochodowy, ciągnik rolniczy, motorower, przyczepa i pojazd wolnobieżny, z wyjątkiem pojazdów wolnobieżnych będących w posiadaniu rolników prowadzących gospodarstwo rolne i użytkowanych w związku z posiadaniem tego gospodarstwa. W tym miejscu nasuwa się pytanie, czy wskazane w *ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych* rozumienie pojęcia „pojazd mechaniczny” może być stosowane analogicznie przy wykładni przepisów innych ustaw – w tym *Kodeksu wykroczeń*. W literaturze funkcjonuje pogląd, zgodnie z którym reguły wykładni nakazują, aby odwoływać się do definicji zawartych w innych ustawach tylko wówczas, gdy akty te zostały uznane za podstawowe dla danej dziedziny (przykładowo: *Kodeks karny dla Kodeksu wykroczeń*)⁹. Mając powyższe na uwadze, dostrzec należało, że ustawa *o ubezpieczeniach obowiązkowych...* i *Kodeks wykroczeń* takiego charakteru nie mają, stąd też niemożliwe jest „zapożyczenie” definicji pojazdu mechanicznego na poczet orzekania w sprawach o wykroczenia.

Niemniej jednak nomenklatura przyjęta w *ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych...* może – w razie wystąpienia wątpliwości interpretacyjnych – sugerować pewien kierunek wykładni tego pojęcia (analogicznie przy wykładni przepisów innych ustaw – w tym *Kodeksu wykroczeń*).

⁷ T. Bojarski, *Komentarz do art. 29 Kodeksu wykroczeń*, (w:) *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, wyd. V, red. T. Bojarski, WK 2015.

⁸ Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. *o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych*, tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 473.

⁹ R. A. Stefański, *Glosa do wyroku SN z dnia 25 października 2007 r., sygn. III KK 270/07*, Prok. i Pr. 2008, nr 5, s. 166; M. Starzyk, *Definicja pojazdu i pojazdu mechanicznego – rozważania i uwagi*, Studenckie Zeszyty Naukowe, nr 24, ISSN 1506-8285, s. 96.

W doktrynie prawa karnego i prawa wykroczeń, za pojazd mechaniczny uznano z kolei taki pojazd, który jest dostosowany do przemieszczania się (poruszania) w ruchu lądowym, wodnym i powietrznym¹⁰.

Samo pojęcie „pojazdu” jest szersze od definicji wskazanych powyżej. Sięgając do Słownika Języka Polskiego wskazać należy, że za „pojazd” uważa się ogólnie urządzenie do transportu lądowego¹¹. Podobną definicję zawiera ustawa – *Prawo o ruchu drogowym*¹² w art. 2 pkt 31. Zgodnie z tym przepisem, pojazdem jest środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszyna lub urządzenie do tego przystosowane. W dalszej części przepis różnicuje poszczególne rodzaje pojazdów na silnikowe, samochodowe, wolnobieżne, członowe, specjalne, uprzywilejowane, zabytkowe i inne.

Ustalenie, czy sprawca wykroczenia poruszał się pojazdem mechanicznym (czy też nie) ma znaczenie w perspektywie późniejszej odpowiedzialności za popełniony czyn. Na potrzeby orzekania, Sąd Najwyższy odróżnił pojazdy mechaniczne od innych pojazdów oceniając, że napędzanie tych pierwszych następuje za pomocą siły zdolnej do wprowadzenia pojazdu w ruch. Nie chodzi więc o siłę mięśni człowieka, co jednocześnie powoduje wykluczenie z katalogu pojazdów mechanicznych rowerów¹³. Powyższa interpretacja prowadzi do wniosku, że osoba, która prowadzi rower, będąc w stanie po użyciu alkoholu, nie może odpowiadać za wykroczenie z art. 87 § 1 k.w., lecz z § 1a lub 2 tego przepisu. Przyjęta wówczas kwalifikacja prawna ma istotne znaczenie, albowiem przesądza o charakterze zakazu prowadzenia pojazdów – tj. czy jest on orzekany fakultatywnie, czy obligatoryjnie.

Pełen Skład Izby Karnej Sądu Najwyższego podjął próbę usystematyzowania powyższej terminologii. W uchwale podjętej w latach 70. wywieziono, że pojazdem mechanicznym w ruchu lądowym – w rozumieniu przepisów *Kodeksu karnego* (analogicznie *Kodeksu wykroczeń*) – jest każdy pojazd drogowy czy szynowy, napędzany umieszczonym w nim silnikiem, jak również maszyna samobieźna i motorower. Mała zwrotność i nietypowe wymiary maszyn samobieźnych mogą spowodować sytuacje kolizyjne, nawet przy niewielkich szybkościach tych maszyn. Łączy się z tym konieczność podporządkowania ich kierowców ogólnie obowiązującym rygorom. Pełny Skład Izby Karnej SN wskazał dalej, że motorowery poruszane za pomocą silnika spalinowego o pojemności skokowej nieprzekraczającej

¹⁰ R. A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji, Rozdział XX i XXI Kodeksu karnego, Komentarz*, Warszawa 2000, s. 404.

¹¹ *Słownik Języka Polskiego PWN*, <https://sjp.pwn.pl/szukaj/pojazd.html> (dostęp w dniu 18 stycznia 2019 r.).

¹² Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym*, tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 1990.

¹³ Zob. wyrok SN z dnia 4 lutego 1993 r. sygn. III KRN 254/92, OSP 1993, nr 10, poz. 198; także R. A. Stefański, *Glosa do wyroku SN z dnia 4 lutego 1993 r., sygn. III KRN 254/92*, OSP 1993, nr 10, poz. 198.

50 cm³ i nierozwijające szybkości większej niż 40 km/h oraz inne pojazdy odpowiadające tym warunkom technicznym (np. wózki inwalidzkie) zaszeregować należało do grupy rowerów¹⁴.

2. *Fakultatywne orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów*

Kodeks wykroczeń wyróżnia pięć czynów, których popełnienie przez obwinionego skutkuje możliwością orzeczenia środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów. Fakultatywny charakter tej instytucji wyrażony jest wprost w treści ustawy i dotyczy wykroczeń z art. 86 § 1 k.w., 87 § 1a i 2 k.w., 92 § 2 k.w., art. 94 § 1 k.w.

2.1. Art. 86 § 1 k.w. (spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym).

Zgodnie z tym przepisem, kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, nie zachowując należytej ostrożności, powoduje zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, podlega karze grzywny. Wysokość tej kary, zgodnie z art. 24 § 1 k.w., zawiera się w granicach od 20 do 5000 złotych (chyba że ustawa stanowi inaczej).

Przepis ten precyzuje, że zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, powinno nastąpić w wyniku „niezachowania należytej ostrożności” – innymi słowy ostrożności wymaganej w danej sytuacji. Uczestnicy ruchu drogowego mają bowiem obowiązek postępowania w sposób przezorny, uważny, jak też stosowania się do sygnalizacji świetlnej, znaków drogowych oraz dostosowywania się do sytuacji istniejącej na drodze. Ostrożność tego typu wymagana jest nie tylko przy podejmowaniu manewrów w ruchu drogowym (np. wyprzedzaniu innego pojazdu czy wjeździe na skrzyżowanie), ale również podczas działania „zwykłego” (np. zatrzymaniu się przed przejściem dla pieszych w razie dostrzeżenia wchodzących na nie ludzi)¹⁵.

Wskazać nadto należy, że analizowany przepis nie typuje rodzaju pojazdu, którym ma poruszać się obwiniony, aby wypełnić znamiona tego wykroczenia. Chodzi natomiast o sam fakt spowodowania zagrożenia na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu.

¹⁴ Zob. uchwałę pełnego składu Izby Karnej Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r., sygn. V KZP 2/74 (OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33; OSNPG 1975, nr 7–8, poz. 67).

¹⁵ Zob. wyrok SN z dnia 29 kwietnia 2003 r., sygn. III KK 61/03, OSNwSK 2003, poz. 886.

2.2. Art. 87 § 1a k.w. (prowadzenie pojazdu innego niż mechaniczny znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem podobnie działającego środka)

oraz

art. 87 § 2 k.w. (prowadzenie pojazdu innego niż mechaniczny w stanie po użyciu alkoholu lub innego podobnie działającego środka).

W pierwszej kolejności wskazać należy, że przepisy te dotyczą prowadzenia pojazdów innych niż mechaniczne, a więc np. roweru. Przyjęcie kwalifikacji prawnej z § 1a lub § 2 uzależnione jest z kolei od spełnienia przez obwinionego znamienia dotyczącego ilości spożytego przez niego alkoholu (lub innego podobnie działającego środka) – tj. czy był w stanie nietrzeźwości czy w stanie po użyciu takiego środka.

Definicja legalna „stanu nietrzeźwości” znajduje się w art. 115 § 16 *Kodeksu karnego*. Ustawodawca, przy określaniu tej nomenklatury przyjął jedynie dwa alternatywne kryteria tego stanu:

- 1) zawartość alkoholu we krwi musi przekraczać 0,5 promila lub prowadzić do stężenia przekraczającego tę wartość oraz
- 2) zawartość alkoholu w 1 dm³ wydychanego powietrza musi przekraczać 0,25 mg lub prowadzić do stężenia przekraczającego tę wartość.

Powtórzenie tego zapisu zawiera ustawa o *przeciwdziałaniu alkoholizmowi*¹⁶, która w art. 46 ust. 2 wprowadza jednocześnie definicję legalną „stanu po użyciu alkoholu”. Zgodnie z tym przepisem stan po użyciu zachodzi wówczas, gdy zawartość alkoholu w organizmie wynosi lub prowadzi do stężenia we krwi od 0,2 do 0,5 promila alkoholu lub obecności w wydychanym powietrzu od 0,1 mg do 0,25 mg alkoholu na 1 dm³.

W obu jednak tych przypadkach orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów jest fakultatywne, tj. uzależnione od oceny dokonanej przez sąd.

Z punktu widzenia znamion omawianych tu wykroczeń, kluczowe jest wskazanie, że zarówno § 1a, jak też § 2 dotyczą pojazdów innych niż mechaniczne. Z kolei z art. 87 § 4 k.w. jasno wynika, że w razie dopuszczenia się tych dwóch wykroczeń, wobec sprawcy można orzec zakaz prowadzenia pojazdów – ale nie mechanicznych. Innymi słowy, gdyby obwiniony prowadził w stanie nietrzeźwości rower, to sąd rozpoznający jego sprawę nie mógłby orzec zakazu prowadzenia *wszelkich* pojazdów mechanicznych. Takie orzeczenie stanowiłoby rażącą obrazę art. 87 § 4 k.w. i podlegałoby wzruszeniu w ramach późniejszej kontroli instancyjnej.

W tym miejscu warto wrócić do przytoczonej wcześniej uchwały Pełnego Składu Sędziów Sądu Najwyższego (sygn. V KZP 2/74), w której Sąd ten uznał wózek inwalidzki za pojazd inny niż mechaniczny (tak samo, jak rower). Taka teza

¹⁶ Ustawa z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi, tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 2137.

proceedzi do wniosku, że kaźda osoba poruszająca się z powodu ciężkiej choroby lub kalectwa na wózku inwalidzkim i będąca jednocześnie w stanie po użyciu alkoholu, nie może poruszać się po drodze, gdyż w przeciwnym razie popełniałaby wykroczenie. Nasuwa się więc pytanie, czy zaklasyfikowanie wózka inwalidzkiego do kategorii pojazdów innych niż mechaniczne jest zabiegiem zbyt daleko idącym. Odnosząc się bowiem do regulacji *Kodeksu wykroczeń*, dostrzec należy, że wskazana wyżej klasyfikacja stoi w sprzeczności z istotą instytucji fakultatywnego orzekania zakazu prowadzenia pojazdów. Oczywiście skoro ma ona charakter fakultatywny to sąd nie ma obowiązku orzeczenia zakazu prowadzenia wózka inwalidzkiego wobec osoby, która korzystała z niego, będąc w stanie nietrzeźwości. Niemniej jednak takie uprawnienie – zgodnie z prezentowaną przez Sąd Najwyższy wykładnią – jest dopuszczalne. Być może wprowadzenie do *Kodeksu wykroczeń* definicji legalnych pojęć „pojazd mechaniczny” i „pojazd inny niż mechaniczny” spowodowałoby zawężenie interpretacji tych terminów, dzięki czemu przesłanki fakultatywnego orzekania zakazu prowadzenia pojazdów innych niż mechaniczne byłyby bardziej klarowne.

2.3. Art. 92 § 2 k.w. (niestosowanie się do sygnau osoby uprawnionej do kontroli ruchu drogowego w celu uniknięcia tej kontroli).

Ten przepis stanowi, że karze aresztu lub grzywny podlega ten, kto w celu uniknięcia kontroli nie stosuje się do sygnau osoby uprawnionej do kontroli ruchu drogowego, nakazującego zatrzymanie pojazdu. Dokonując wykładni literalnej tego przepisu, wskazać należy, że ustawodawca, penalizując to zachowanie, nie uzależniał karalności za wykroczenie od rodzaju pojazdu, jakim obwiniony w chwili czynu się poruszał (mechanicznym, czy innym niż mechaniczny).

Chodzi bowiem o sam fakt niezastosowania się do sygnau osoby uprawnionej do kontroli ruchu drogowego, co może skutkować karą aresztu lub grzywny oraz fakultatywnym orzeczeniem zakazu prowadzenia pojazdów.

2.4. Art. 94 § 1 k.w. (prowadzenie pojazdu bez posiadania do tego uprawnień).

Artykuł 94 § 1 *Kodeksu wykroczeń* stanowi, że karze grzywny podlega ten, kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu prowadzi pojazd, nie mając do tego uprawnienia. To, jakie dokumenty są wymagane do stwierdzenia uprawnień przez osobę prowadzącą pojazd, reguluje ustawa o kierujących pojazdami¹⁷. Rozróżnia ona pojazdy: silnikowe, samochodowe, motorowery, tramwaje, rowery, wózki rowerowe i pojazdy zaprzęgowe oraz szczegółowo wymienia, jakie dokumenty są wymagane do prowadzenia kaźdego z nich.

Za brak uprawnień uznać wobec tego należy sytuację, gdy:

a) obwiniony nie ma uprawnień, ponieważ skończyła się ich ważność i/lub

¹⁷ Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, tekst jedn. Dz. U. z 2017 r., poz. 978.

b) orzeczono względem niego zakaz prowadzenia pojazdów.

O ile pierwsza okoliczność nie budzi zastrzeżeń, o tyle złamanie zakazu prowadzenia pojazdów niesie za sobą poważne konsekwencje. W pierwszej kolejności dostrzec należy, że w obecnym stanie prawnym zakaz prowadzenia pojazdów może orzec jedynie sąd – zarówno w razie popełnienia przestępstwa, jak też wykroczenia. Jeżeli więc dojdzie do sytuacji, że ukarany (na mocy k.w.) lub skazany (na mocy k.k.) złamał orzeczony względem niego zakaz sądowy, to popełnił tym czynem przestępstwo przeciwko wymiarowi sprawiedliwości, polegające na niestosowaniu się do prawomocnego orzeczenia sądowego (tj. z art. 244 k.k.), zagrożone karą od 3 miesięcy do 5 lat pozbawienia wolności.

Wysoce problematyczna wydawała się penalizacja naruszenia zakazu prowadzenia pojazdów pod rządami *Kodeksu karnego z 1969 r.*¹⁸ Kwestia ta została wówczas uregulowana w art. 259¹⁹. Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany był:

- za przestępstwo i wykroczenie – przez sąd,
- za popełnienie innych czynów zabronionych – przez inne, niesądowe organy.

W związku z takim podziałem wystąpił problem dotyczący realizacji znamion czynu polegającego na niestosowaniu się do orzeczonego zakazu, ostatecznie rozstrzygnięty przez Sąd Najwyższy, który wywiódł, iż przepis art. 259 k.k. z 1969 r. wiąże penalizację niespektowania wymienionych w nim zakazów z rodzajem organu, który wydał orzeczenie ustanawiające określony zakaz, a nie z materialnoprawną podstawą tego zakazu²⁰. Zdaniem Sądu Najwyższego, ustawodawca nie uzależnił stosowania przepisu art. 259 k.k. z 1969 r. od ustalenia, w jakiej formie prawnej zakaz ten został przez sąd ustanowiony (tj. czy był to wyrok, czy postanowienie). Również stosowanie tego przepisu było niezależne od materialnoprawnej podstawy zakazu, tj. czy był on: środkiem karnym za przestępstwo, karą dodatkową za wykroczenie, czy środkiem zabezpieczającym. Ponieważ przepis został ulokowany w rozdziale dotyczącym wymiaru sprawiedliwości, to jego niespektowanie godziło w orzeczenie sądowe, a nie w bezpieczeństwo w ruchu drogowym – bez względu na ustawę będącą podstawą zastosowania zakazu²¹.

Odnosząc się do obowiązującego porządku prawnego, warto podkreślić, że osoba zatrzymana w związku z prowadzeniem pojazdu bez posiadania niezbędnych uprawnień (utraconych w wyniku uprzednio orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów), swoim zachowaniem wypełnia jednocześnie znamiona wykroczenia z art.

¹⁸ Ustawa z dnia 19 kwietnia 1969 r. *Kodeks karny*, Dz. U. z 1969 r. Nr 13, poz. 94.

¹⁹ Brzmienie art. 259 pod rządami k.k. z 1969 r. było następujące: „Kto nie stosuje się do orzeczonego przez sąd zakazu zajmowania stanowiska, wykonywania zawodu, prowadzenia działalności lub prowadzenia pojazdów mechanicznych, albo nie wykonuje zarządzenia sądu o ogłoszeniu orzeczenia w sposób w nim przewidziany, podlega karze pozbawienia wolności do roku, ograniczenia wolności albo grzywny”.

²⁰ Zob. uchwałę SN z dnia 22 marca 1994 r., sygn. I KZP 3/94, OSNKW 1994, nr 5–6, poz. 29.

²¹ W. Radecki, *Komentarz do artykułu 94 k.w.*, (w:) *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, wydanie 8, pod red. M. Bojarskiego i W. Radeckiego, Wydawnictwo C. H. Beck, 2019.

94 § 1 k.w. i przestępstwa z art. 244 k.k. (niestosowanie się do orzeczonego zakazu). W takim wypadku możliwe jest przyjęcie zbiegu, o którym mowa w art. 10 k.w.: „jeżeli czyn będący wykroczeniem wyczerpuje zarazem znamiona przestępstwa, orzeka się za przestępstwo i za wykroczenie, z tym, że jeżeli orzeczono za przestępstwo i za wykroczenie karę lub środek karny tego samego rodzaju, wykonuje się surowszą karę lub środek karny. W razie uprzedniego wykonania łagodniejszej kary lub środka karnego zalicza się je na poczet surowszych”. Innymi słowy, sprawca wykroczenia (prowadzenie pojazdu bez wymaganych uprawnień, utraconych w wyniku orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów) będzie jednocześnie ponosił odpowiedzialność karną za przestępstwo (niestosowanie się do orzeczenia sądowego). Z punktu widzenia sprawcy ma to kluczowe znaczenie, albowiem odpowiedzialność za przestępstwo wiąże się z surowszymi konsekwencjami (np. sprawca będzie figurował w Krajowym Rejestrze Karnym oraz nie będzie miał możliwości objęcia niektórych stanowisk zawodowych, przy których wymagana jest niekaralność za przestępstwo).

3. Obligatoryjne orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów

W kodeksie wykroczeń wyróżniono dwie sytuacje, kiedy zakaz prowadzenia pojazdów orzekany jest obligatoryjnie. Ma to bowiem miejsce w razie popełnienia wykroczenia polegającego na prowadzeniu pojazdu mechanicznego w stanie po użyciu alkoholu lub innego podobnie działającego środka oraz w razie nieudzielenia pomocy ofierze wypadku.

3.1. Art. 87 § 1 k.k. (prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie po użyciu alkoholu lub innego podobnie działającego środka).

Z treści omawianego przepisu (w zw. z art. 87 § 3 k.w.) wynika obowiązek orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów w sytuacji, gdy obwiniony prowadził pojazd mechaniczny będąc w stanie po użyciu alkoholu.

Terminologia pojęcia „stan po użyciu alkoholu” została omówiona we wcześniejszych rozważaniach. Dla klarowności wywodu warto jednak powtórzyć, że stan taki występuje wówczas, gdy zawartość alkoholu w organizmie wynosi lub prowadzi do stężenia we krwi od 0,2 do 0,5 promili alkoholu lub, gdy w wydychanym powietrzu znajduje się od 0,1 do 0,25 mg alkoholu na 1 dm³.

Znamiona tego wykroczenia wypełnia jednak nie tylko osoba, która spożyła alkohol, ale także sprawca, który wprowadził się w podobny stan za pomocą innych środków o zbliżonym działaniu.

Przepisy prawne nie definiują wprost pojęcia „stan po użyciu środka podobnie działającego do alkoholu”, wobec czego znów należy opierać się na interpretacji zaczerpniętej z orzecznictwa bądź literatury. Sąd Najwyższy ocenił, że przy ustalaniu znaczenia tego terminu sądy powinny każdorazowo ustalać, czy „środek inny

niż alkohol” miał realny wpływ na sprawność psychomotoryczną kierującego pojazdem w stopniu podobnym, jak w sytuacji znajdowania się w stanie po użyciu alkoholu²².

Z kolei w literaturze wskazuje się, że środki działające *podobnie* do alkoholu to szeroko rozumiane środki narkotyczne, do których odnosi się ustawa *o przeciwdziałaniu narkomanii*²³, a także niektóre środki farmaceutyczne, mogące wykazywać ujemne działanie na psychofizyczną sprawność człowieka²⁴.

Z jednej strony, skoro środki takie mają negatywny wpływ na układ nerwowy człowieka, to kierujący pojazdem powinien ich unikać, aby nie stwarzać zagrożenia w ruchu drogowym (i tym samym nie popełnić wykroczenia). Informacja o tym, czy dany środek farmaceutyczny może powodować skutki uboczne w sferze psychofizycznej (tj. jest lub może być niewskazany dla kierowców), znajdują się na ulotce załączonej do leku. Z drugiej zaś strony, sam fakt spożycia „środka podobnie działającego do alkoholu” nie oznacza jeszcze, że osoba znajduje się w „stanie po użyciu”, zbliżonym do spożycia alkoholu w określonej ilości. Chodzi bowiem o realny wpływ zażytego środka na zdolności psychomotoryczne kierowcy²⁵, nie o sam fakt znajdowania się go w organizmie człowieka.

Odwołując się – na potrzeby omawianego zagadnienia – do nowelizacji *Kodeksu karnego* z 2000 roku²⁶ należało zwrócić uwagę, że wykroczenie prowadzenia pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym, wodnym i powietrznym w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem alkoholu zostało przekształcone w przestępstwo, aktualnie ulokowane w art. 178a § 1 k.k. Również prowadzenie w tym stanie *pojazdu innego niż mechaniczny* zostało wówczas uznane za przestępstwo i umieszczone w § 2 tego przepisu.

Zaostrzenie karalności w razie prowadzenia pojazdu innego niż mechaniczny okazało się jednak rozwiązaniem zbyt restrykcyjnym, dlatego legislatorzy podjęli próbę zmniejszenia zbyt surowych dolegliwości płynących z tego tytułu²⁷, w wyniku czego doszło do kolejnej nowelizacji przepisów prawa karnego²⁸. Zmiany ukierunkowane były na kontrawencjonalizację, a więc przekształcenie przestępstwa z art. 178a § 2 w wykroczenie.

²² Wyrok SN z dnia 3 grudnia 2014 r., sygn. II K 219/14, LEX nr 1567466.

²³ Ustawa z dnia 29 lipca 2005 r. *o przeciwdziałaniu narkomanii*, tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 1030.

²⁴ T. Bojarski, *Komentarz do artykułu 87 Kodeksu wykroczeń*, (w:) *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, wydanie 8, red. M. Bojarski, W. Radecki, Wydawnictwo C. H. Beck, 2019.

²⁵ Zob. postanowienie SN z dnia 31 maja 2011 r., sygn. V KK 398/10, OSNwSK 2011, poz. 1040.

²⁶ Ustawa z dnia 14 kwietnia 2000 r. *o zmianie ustawy – Kodeks karny*, Dz. U. z 2000 r., Nr 48, poz. 548.

²⁷ D. Zając, *Krytycznie o metodzie dekryminalizacji prowadzenia w stanie nietrzeźwości pojazdu innego niż mechaniczny*, *Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych* 2013, nr 1, s. 29–42.

²⁸ Ustawa z dnia 27 września 2013 r. *o zmianie ustawy – Kodeks postępowania karnego oraz niektórych innych ustaw*, Dz. U. z 2013 r., poz. 1247.

Obligatoryjne orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów w razie popełnienia wykroczenia polegającego na poruszaniu się *pojazdem mechanicznym* w stanie po użyciu alkoholu lub innego podobnie działającego środka wydaje się konieczne, jeśli tylko uwzględnić fakt, że sprawcy tego wykroczenia stanowią szczególne zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu. Mogą posiadać oni bowiem cechy świadczące o obniżonej koncentracji, wydłużonym czasie reakcji, czy zaburzeniach ośrodkowego układu nerwowego człowieka.

Tym samym, w ocenie autorki, orzekanie obligatoryjnego zakazu prowadzenia *pojazdów innych niż mechaniczne* jawiłoby się jako nierozsądne. Kontrola wykonywania takiego zakazu w praktyce wydaje się utrudniona (o ile w ogóle możliwa). Organy wymiaru sprawiedliwości musiałyby bowiem posiadać uprawnienia do monitorowania zachowania osoby ukaranej zakazem prowadzenia pojazdów, aby zweryfikować, czy stosuje się ona do orzeczonego zakazu i przykładowo nie porusza się rowerem. Co więcej, zakaz tego typu nie stanowiłby żadnej represji dla osób, które z roweru korzystają okazjonalnie, poruszając się na raczej samochodem czy komunikacją miejską. O wiele bardziej przewencyjna byłaby w tym przypadku możliwość orzeczenia wyższej kary grzywny, albowiem kara taka byłaby odczuwalna dla sprawcy.

3.2. art. 93 § 1 k.w. (nieudzielenie pomocy ofierze wypadku drogowego)

Istotą wykroczenia z art. 93 k.w. jest zachowanie się sprawcy w obliczu niebezpieczeństwa, wyrażające się nieudzieleniem pomocy ofierze wypadku drogowego. Przepis ten stanowi, że karze aresztu lub grzywny podlega prowadzący pojazd, który, uczestnicząc w wypadku drogowym, nie udziela ofierze wypadku niezwłocznej pomocy. Za popełnienie tego wykroczenia (zgodnie z § 2 k.w.) sąd obligatoryjnie orzeka zakaz prowadzenia pojazdów.

Prawo o ruchu drogowym określa przy tym wymagane postępowanie kierującego pojazdem w razie uczestnictwa w wypadku drogowym. Na mocy tych przepisów jest on obowiązany w szczególności do:

- zatrzymania pojazdu,
- przedsięwzięcia odpowiednich środków w celu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym,
- niezwłocznego usunięcia pojazdu z miejsca wypadku (aby nie powodował zagrożenia lub nie tamował ruchu) – jeżeli nie ma zabitego lub rannego oraz
- podania swoich danych personalnych na żądanie osoby uczestniczącej w wypadku w celu ustalenia odpowiedzialności cywilnej (art. 44).

Warto przy tym podkreślić, że obowiązek udzielenia pomocy ofierze wypadku spoczywa na *każdym* uczestniku tego wypadku – a więc nie tylko na sprawcy – nawet wtedy, gdy osoba poszkodowana sama spowodowała ten wypadek lub przyczyniła się do niego²⁹.

²⁹ Wyrok SN z dnia 22 grudnia 1992 r., sygn. III KRN 149/92, LEX nr 22082.

W ocenie autorki, wątpliwości budzi charakter zakazu prowadzenia pojazdów w razie popełnienia wykroczenia nieudzielenia pomocy. Dopuszczalne jest bowiem *nieumyślnie* nieudzielenie pomocy ofierze – przykładowo, gdy uczestnikowi wypadku wydaje się, że pokrzywdzony nie żyje i z tego tytułu nie udziela mu pomocy, oceniając, że ten obowiązek jest bezprzedmiotowy. Stopień społecznej szkodliwości tego wykroczenia byłby znacząco wyższy, w razie gdyby uczestnik wypadku drogowego swoim postępowaniem znacznie się do niego przyczynił, a następnie, w zamiarze bezpośrednim, nie udzielił pokrzywdzonemu pomocy. Opis tych sytuacji wypełnia bowiem znamiona wykroczenia z art. 93 § 1 k.w., co z kolei pozwala na wniosek, że w obu przypadkach sąd ma obowiązek orzec zakaz prowadzenia pojazdów.

Skoro więc okoliczności nieudzielenia pomocy ofierze wypadku mogą podlegać takiej właśnie ocenie, to jednocześnie stosowanie środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów powinno być w tym przypadku fakultatywne. Jedyną możliwością odstąpienia od wymierzenia środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów jest uwzględnienie przez sąd okoliczności z art. 39 k.w. (przypadki zasługujące na szczególne uwzględnienie).

Odrębną kwestią będzie tu rozważenie odpowiedzialności karnej za przestępstwo *spowodowania wypadku w komunikacji* (art. 177 k.k.) i *nieudzielenia ofiarom pomocy* (art. 162 k.k.).

4. Instytucja nadzwyczajnego złagodzenia kary i odstąpienia od jej wymierzenia

Na koniec warto odnieść się do dyspozycji art. 39 k.w., wyróżniającej dwie następujące instytucje:

- nadzwyczajne złagodzenie kary oraz
- odstąpienie od wymierzenia kary lub środka karnego.

O ile nadzwyczajnego złagodzenia kary nie można zastosować do zakazu prowadzenia pojazdów³⁰, o tyle sąd może odstąpić od orzeczenia tego środka, jeżeli w sprawie zaktualizuje się przesłanka w postaci *sytuacji zasługującej na szczególne uwzględnienie*.

W literaturze wskazuje się, że pod pojęciem „przypadek zasługujący na szczególne uwzględnienie” kryją się okoliczności o charakterze przedmiotowym i podmiotowym. Do tych pierwszych zaliczyć można charakter i okoliczności czynu (rodzaj naruszonego dobra prawnego, rozmiar wyrządzonej szkody, sposób działania sprawcy, przypadkowość zachowania, waga naruszonych reguł ostrożności). Do

³⁰ Zob. wyroki SN: z dnia 4 października 2006 r., sygn. II KK 8/06, OSNwSK 2006, nr 1 poz. 1871; z dnia 9 stycznia 2012 r., sygn. V KK 332/11, LEX nr 1108495; z dnia 26 września 2001 r., sygn. IV KKN 219/01, LEX nr 51493 oraz z dnia 26 września 2001 r., sygn. IV KKN 201/01, LEX nr 553730.

drugiej grupy zaklasyfikować można właściwości i warunki osobiste obwinionego (jego osobowość, poziom intelektualny, warunki bytowe i socjalne)³¹.

Stosując tę instytucję, sąd winien przyjąć w stosunku do ukaranego pozytywną prognozę, która pozwoliłaby na stwierdzenie, że orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów nawet w najniższej wysokości (tj. 6 miesięcy) byłoby dla ukaranego zbyt dużą represją, a sprawca tego wykroczenia – w razie nieorzeczenia zakazu – przestrzegałby porządku prawnego, w szczególności nie popełniłby ponownie wykroczenia (a tym bardziej przestępstwa).

5. Konkluzje

Reasumując, zakaz prowadzenia pojazdów pełni zróżnicowaną funkcję w systemie środków karnych (dawniej kar dodatkowych) przewidzianych w *Kodeksie wykroczeń*. Charakter tego zakazu zależy od okoliczności, w jakich popełniono czyn zabroniony, a w szczególności od wprawienia się przez sprawcę wykroczenia w stan nietrzeźwości lub stan po użyciu innego podobnie działającego środka.

Ten środek karny może pełnić wiele funkcji – nie tylko represyjne, ale także prewencyjne. Orzeczenie takiego zakazu utrudnia, a w pewnych sytuacjach nawet uniemożliwia, popełnienie ponownego wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.

W artykule podjęto próbę zwrócenia uwagi na rozwiązania, które – w świetle przepisów kodeksu wykroczeń – są dyskusyjne. W ocenie autorki wiele trudności interpretacyjnych w zakresie omawianej problematyki wynika z braku wprowadzenia do porządku prawnego definicji legalnych kluczowych pojęć. Sądy orzekające w sprawach o wykroczenia bazują na ustalonej linii orzeczniczej, która nie w każdym aspekcie – zdaniem autorki – jest rozsądna (np. uznanie wózka inwalidzkiego za pojazd inny niż mechaniczny). Zasygnalizowano również konieczność rozważenia, czy w razie nieudzielenia ofierze wypadku pomocy zakaz prowadzenia pojazdów powinien mieć charakter fakultatywny, skoro wykroczenie to dotyczy nie tylko samych sprawców wypadku drogowego, ale również jego uczestników. Zastanowienia wymaga również, czy zasadne jest stosowanie tego środka karnego w przypadku popełnienia wykroczenia przy użyciu pojazdu innego niż mechaniczny, np. roweru.

Bibliografia

1. Bojarski, T. (2015). *Komentarz do art. 29 Kodeksu wykroczeń*, (w:) Kodeks wykroczeń. Komentarz, Wyd. V, red. T. Bojarski, WK.
2. Bojarski, T., (2018). *Komentarz do artykułu 87 Kodeksu wykroczeń*, (w:) Kodeks wykroczeń. Komentarz, Wydanie 8, red. M. Bojarski, W. Radecki, Wydawnictwo C. H. Beck, Warszawa.

³¹ T. Grzegorzcyk, *Komentarz do art. 39 Kodeksu wykroczeń*, (w:) Kodeks wykroczeń. Komentarz, wyd. II, pod red. T. Grzegorzcyka, LEX 2013.

3. Grzegorzczak, T. (2013). *Komentarz do art. 39 Kodeksu wykroczeń*, (w:) Kodeks wykroczeń. Komentarz, wyd. II, red. T. Grzegorzczak, LEX 2013.
4. Melezini, M. (red.) (2016). *System prawa karnego. Kary i inne środki reakcji prawno-karnej*. Wydanie 2, t. VI, Wydawnictwo C. H. Beck, Warszawa.
5. Radecki, W. (2019). *Komentarz do artykułu 94 k.w.*, (w:) Kodeks wykroczeń. Komentarz, Wydanie 8, red. M. Bojarski, W. Radecki, Wydawnictwo C. H. Beck, Warszawa.
6. Starzyk, M. (2014). *Definicja pojazdu i pojazdu mechanicznego – rozważania i uwagi*, Studenckie Zeszyty Naukowe, nr 24, ISSN 1506-8285.
7. Stefański, R., A. (1993). *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 4 lutego 1993 roku, sygn. III KRN 254/92*, OSP nr 10, poz. 198.
8. Stefański, R., A. (2008). *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 25 października 2007 roku, sygn. III KK 270/07*, Prok. i Pr., nr 5.
9. Stefański, R., A. (2008). *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji, Rozdział XX i XXI Kodeksu karnego, Komentarz*, Warszawa.
10. Zając, D. (2013). *Krytycznie o metodzie dekryminalizacji prowadzenia w stanie nietrzeźwości pojazdu innego niż mechaniczny*, Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych, nr 1.

* * *

Differential character of driving ban in the petty offences' law. Legal analysis

Abstract

The article discusses the criminal measure provided for in the offense law in the form of a driving ban. The aim chosen by the author is to draw attention to the problems resulting from the insufficient interpretation of the concepts used to rule this prohibition and to stress the possibility of changing the nature of this criminal measure in the event of certain offenses being committed. The author has done desk research (secondary research), analysed monographs and case studies. The results have initiated the author's deliberations on the form of the institution of obligatory ruling the driving ban in the case of committing the offence of failure to offer assistance. Her research has also encouraged her to reflect that neither penal law nor petty offences' law provide legal definitions that would help resolve the longstanding problems of interpretation of some provisions.

Key words

Driving ban, condition of insobriety, condition after consumption of alcohol, motor vehicle, vehicle, road traffic hazard, extraordinary mitigation of punishment, renouncement of penal measure, accessory penalties.