



Patryk Kościelny

Znamiona przedmiotowe typu czynu zabronionego z art. 180a k.k. w świetle unijnej zasady wzajemnego uznawania praw jazdy

Streszczenie

Celem opracowania jest analiza znamion przedmiotowych typu czynu zabronionego opisanego w art. 180a k.k. wobec treści przepisów unijnej dyrektywy 2006/126/WE w sprawie praw jazdy i orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości, a także ukazanie, że prawidłową wykładnią znamion rozpatrywanego typu jest wykładnia prowsólnotowa. Zasadniczo chodzi o wpływ posiadania zagranicznego prawa jazdy w chwili popełnienia czynu zabronionego z art. 180a k.k., który związany jest z problematyką wzajemnego uznawania praw jazdy. W artykule zestawiono krajowe regulacje zawarte w Kodeksie karnym i ustawie o kierujących pojazdami z właściwym ustawodawstwem unijnym, bazując na analizie orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości dotyczącego interpretacji przepisów dyrektywy 2006/126/WE. Z tak dokonanej analizy jurystycznej wyłania się szereg przesłanek, wynikających z prawa i orzecznictwa unijnego, od których zależna będzie odpowiedzialność karna za występki z art. 180a k.k. w sytuacji, gdy kierujący legitymuje się w chwili popełnienia czynu zagranicznym prawem jazdy.

Artykuł ma stanowić podstawę do prawidłowego określenia kręgu regulacji prawnych wyznaczających karnoprawną ocenę zachowań osób oskarżonych o popełnienie czynu zabronionego z art. 180a k.k. oraz do dokonania właściwego wyboru wykładni znamion rozpatrywanego typu przez praktyków.

Słowa kluczowe

Znamiona przedmiotowe, cofnięcie uprawnień do kierowania pojazdami, zasada wzajemnego uznawania praw jazdy, wykładnia materialna.

* * *

1. Uwagi wprowadzające

Niniejsze opracowanie powstało celem dokonania szczegółowej analizy znamion przedmiotowych typu czynu zabronionego opisanego w art. 180a k.k.¹, polegającego na prowadzeniu pojazdu mechanicznego po cofnięciu uprawnień do

Patryk Kościelny, student V roku na kierunku Prawo na Uniwersytecie Ekonomicznym w Krakowie.

¹ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2020 r. poz. 1444).

kierowania pojazdami. Analiza ta jest dedykowana dla takiej kategorii stanów faktycznych, w których kierujący pojazdem w chwili popełnienia czynu legitymuje się wydanym w jednym z państw Unii Europejskiej dokumentem prawa jazdy, stwierdzającym tożsame uprawnienia do wcześniej cofniętych decyzją polskiego organu administracyjnego. Ze wskazanym typem czynu zabronionego wiąże się szereg wątpliwości interpretacyjnych, których wyjaśnienie wymaga omówienia kwestii przyjęcia prawidłowego modelu wykładni, a następnie określenia kręgu regulacji prawnych wyznaczających karnoprawną ocenę zachowania sprawczego. Jak zostanie wykazane, prawidłowa wykładnia omawianego typu wymagać będzie dokonania przeglądu zarówno ustawodawstwa, jak i orzecznictwa unijnego, regulujących kwestię wzajemnego uznawania praw jazdy między państwami członkowskimi Unii Europejskiej. Z zasady tej wyinterpretowane zostaną przesłanki uadekwatniające normę sankcjonowaną leżącą u podstaw typu z art. 180a k.k., które są niezbędne dla prawidłowego określenia jego znamion przedmiotowych w sytuacji, gdy wprawdzie wobec kierującego została wydana decyzja administracyjna o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdami, która funkcjonuje w obrocie prawnym, jednak w chwili czynu legitymuje się on dokumentem prawa jazdy stwierdzającym tożsame uprawnienia, wydanym w jednym z pozostałych państw Unii Europejskiej.

Omówione zostaną w związku z tym tak kluczowe dla odpowiedzialności za przestępstwo z art. 180a k.k. kwestie, jak: zwykłe miejsce zamieszkania sprawcy w chwili wydania zagranicznego prawa jazdy, zwykłe miejsce jego zamieszkania w chwili popełnienia czynu, treść decyzji polskiego organu administracyjnego o cofnięciu uprawnień czy ewentualne orzeczenie wobec kierującego zakazu prowadzenia pojazdów przez sąd karny. Niebagatelne znaczenie będzie mieć także prawidłowe określenie przedmiotu ochrony rozpatrywanego typu.

Z uwagi na złożoność właściwych regulacji unijnych i ich transpozycji do prawa polskiego, na gruncie wykładni znamion przedmiotowych występku z art. 180a k.k. mogą pojawiać się rozbieżności w polskim orzecznictwie, które nie zostały do tej pory jednoznacznie nakreślone i wyjaśnione przez doktrynę. Wobec tego, w opracowaniu zostanie przedstawiona wypracowana przez Trybunał Sprawiedliwości wykładnia przepisów unijnych dotyczących wzajemnego uznawania praw jazdy między państwami członkowskimi Unii Europejskiej oraz jej znaczenie dla dokonania prawidłowej wykładni znamion typu czynu zabronionego z art. 180a k.k.

2. Ogólna charakterystyka typu z art. 180a k.k.

Przepis art. 180a k.k., wprowadzony do polskiego Kodeksu karnego przez nowelę z dnia 20 marca 2015 r.², nakłada odpowiedzialność karną na każdego, kto na

² Ustawa z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 541).

drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu, prowadzi pojazd mechaniczny, nie stosując się do decyzji właściwego organu o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami.

W doktrynie dominuje pogląd, iż przedmiotem ochrony rozpatrywanego typu jest bezpieczeństwo ruchu drogowego odbywającego się na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu³. *Prima facie* można by odnieść wrażenie, że przedmiotem ochrony omawianego przepisu jest respektowanie decyzji organów administracyjnych, a tym samym także porządek publiczny, jednak taki wniosek pomijałby istotę samej decyzji o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdami.

Analiza treści art. 103 ustawy o kierujących pojazdami⁴, określającego podstawy cofnięcia uprawnienia do kierowania wskazuje bowiem jednoznacznie, iż podstawy te są wyłącznie związane z uznaniem kierowcy jako źródła zagrożenia dla bezpieczeństwa w komunikacji, wobec czego to w bezpieczeństwie ruchu drogowego w miejscach wymienionych w treści art. 180a k.k. należy upatrywać przedmiotu ochrony rozpatrywanego typu⁵. Za taką interpretacją przemawia ponadto fakt umieszczenia powyższego przepisu w rozdziale XXI Kodeksu karnego, zatytułowanym „Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji”. Wskazuje się, iż istotą zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym stwarzanego przez prowadzących pojazdy mechaniczne, którym cofnięto uprawnienia do kierowania pojazdami jest stwierdzenie po ich stronie braku zapewnienia rękojmi bezpiecznego udziału w ruchu w charakterze kierujących. Sprawcą występkę z art. 180a k.k. może być jedynie osoba, która posiadała uprawnienia do kierowania pojazdami, lecz zostały jej one cofnięte na mocy ostatecznej decyzji administracyjnej właściwego organu określonego w art. 103 u.k.p.⁶ Odpowiedzialności karnej przewidzianej w art. 180a k.k. nie będzie w związku z tym podlegał kierujący pojazdem, który nigdy nie posiadał rzeczonych uprawnień bądź zostały mu one odebrane w trybie art. 104a u.k.p. – taka osoba może odpowiadać jedynie za wykroczenie z art. 94 § 1 k.w.⁷ Natomiast kierujący, wobec którego orzeczono środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów, który obowiązywał w dalszym ciągu w chwili czynu,

³ Tak też R. A. Stefański, [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, R. A. Stefański (red.), Warszawa 2015, s. 1022; J. Lachowski, [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, wyd. III, red. V. Konarska-Wrzošek, Warszawa 2020, t. 2 do art. 180(a) w LEX; odmiennie G. Bogdan, zdaniem którego przedmiotem ochrony w tym wypadku jest działalność instytucji samorządu terytorialnego, G. Bogdan, [w:] *Kodeks karny. Część szczególna. Tom II. Część I. Komentarz do art. 117-211a*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Warszawa 2017, art. 180(a), s. 528.

⁴ Ustawa z 5.01.2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1268), dalej „u.k.p.”

⁵ Zob. J. Lachowski, [w:] *Kodeks karny...* t. 2 do art. 180(a) w LEX.

⁶ R. A. Stefański, [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, wyd. V, red. M. Filar, Warszawa 2016, t. 6 do art. 180(a) w LEX.

⁷ Ustawa z 20.05.1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2019 r. poz. 821 i 1238 oraz z 2020 r. poz. 568, 956 i 1086).

będzie odpowiadał z art. 244 k.k. (w przypadku, gdy zakaz ten orzeczono jako środek zabezpieczający, sprawca odpowie z art. 244 §b §1 k.k. Należy zauważyć, iż art. 244 k.k. nie obejmuje jednak kategorii takich stanów faktycznych, w których sprawca co prawda prowadził pojazd nie posiadając odpowiednich uprawnień, jednak czynił to już po upływie okresu, na który orzeczono wobec niego środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów. Jak wynika z uzasadnienia rządowego projektu ustawy nowelizującej z dnia 20 marca 2015 r., jednym z celów wprowadzenia do Kodeksu karnego art. 180a było objęcie odpowiedzialnością karną właśnie takiej kategorii stanów faktycznych⁸. Uregulowanie z art. 180a k.k. było od samego początku przedmiotem krytyki z uwagi na brak dostatecznych przesłanek kryminalizacji objętych nim zachowań, których społeczna szkodliwość nie odbiega przecież od społecznej szkodliwości wykroczenia z art. 94 § 1 k.w.

Jak słusznie wskazuje Ryszard A. Stefański, z uwagi na cel karalności prowadzenia pojazdu bez uprawnień w postaci ochrony bezpieczeństwa ruchu drogowego, istotne jest rozważenie potencjalnego zagrożenia, jakie stwarza sprawca dla bezpieczeństwa w ruchu. Z tego punktu widzenia faktycznie trudno uznać, aby osoba, która utraciła uprawnienia z jakiegokolwiek powodu, stwarzała większe zagrożenie prowadząc pojazd mechaniczny niż osoba, która tych uprawnień nigdy nie posiadała. Dlatego za nieuzasadnioną należy uznać decyzję ustawodawcy o tak istotnym zróżnicowaniu normatywnej rangi czynów o podobnym stopniu społecznej szkodliwości, która przejawia się w objęciu jednego z nich reżimem Kodeksu karnego, a drugiego wykroczeniem, co skutkuje diametralną różnicą także w przewidzianej dla obu sankcji karnej⁹. Mimo zarzutu powodowania niespójności wewnątrz systemu prawa karnego, przepis art. 180a k.k. ostatecznie wszedł jednak w życie i obowiązuje w niezmienionym kształcie do dnia dzisiejszego.

3. Znaczenie wyboru właściwego modelu wykładni

Dla rozstrzygnięcia kwestii odpowiedzialności karnej z art. 180a k.k. kierowcy pojazdu mechanicznego, wobec którego wydana została uprzednio decyzja administracyjna o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdami, a który następnie prowadzi pojazd legitymując się prawem jazdy uzyskanym w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej kluczowe znaczenie ma wybór prawidłowego modelu wykładni znamion wspomnianego typu.

Praktyka pokazuje bowiem, iż polskie sądy nierzadko w tego typu sprawach przyjmują za właściwą wykładnię literalną¹⁰, co kwestię wypełnienia znamion

⁸ Uzasadnienie druku nr 2586 Sejmu VII kadencji, s. 3–4, <http://www.sejm.gov.pl/sejm7.nsf/druk.xsp?documentId=44EF3B6563548090C1257D1000532419> (dostęp na dzień 05.12.2020 r.).

⁹ Tak stanowisko Prokuratora Generalnego wyrażone w piśmie z 17 grudnia 2014 r., nr PG 025/206/14, s. 11.

¹⁰ Zob. H. Kuczyńska, *Utrata uprawnień do kierowania pojazdami w prawie Unii Europejskiej w sytuacjach transgranicznych*, Europejski Przegląd Sądowy 2018, nr 10, s. 23.

przedmiotowych typu z art. 180a k.k. sprowadza w zasadzie jedynie do stwierdzenia faktu kierowania pojazdem mechanicznym na terytorium RP oraz funkcjonowania w obrocie prawnym ważnej decyzji administracyjnej o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdami wydanej wobec sprawcy – nawet jeśli w chwili czynu posiadał on wydane za granicą tożsame uprawnienia. Takie rozumowanie należy ocenić zdecydowanie krytycznie, gdyż prowadzi ono do wniosków całkowicie sprzecznych z *ratio legis* rozpatrywanego typu, a także pomija w całości prawodawstwo i orzecznictwo unijne odnoszące się do kwestii wzajemnego uznawania praw jazdy między państwami członkowskimi. Kwestia uznania ważności nowego prawa jazdy, wydanego w jednym z pozostałych państw członkowskich UE będzie właśnie głównym przedmiotem dalszej części opracowania, gdyż zasadniczo wpływa ona na ocenę zachowania sprawczego kierującego pojazdem, opisanego w art. 180a k.k. Jeśli bowiem uznamy (w ślad za przeważającym w doktrynie poglądem), że istotą zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym, stwarzanego przez prowadzących pojazdy mechaniczne, którym cofnięto uprawnienia do kierowania pojazdami, jest stwierdzenie po ich stronie braku zapewnienia rękojmi bezpiecznego udziału w ruchu w charakterze kierujących¹¹, to stwierdzenie po stronie konkretnego sprawcy, że jego zachowanie takiego zagrożenia w istocie nie stworzyło (mimo funkcjonowania wobec niego w obrocie prawnym ważnej decyzji administracyjnej o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdami) będzie wykluczało możliwość pociągnięcia go do odpowiedzialności karnej za występki z art. 180a k.k. W konsekwencji, to od możliwości odmowy uznania ważności wydanego za granicą kierującemu prawa jazdy, które jest dokumentem potwierdzającym pozytywną prognozę w zakresie zapewnienia rękojmi bezpiecznego udziału w ruchu w charakterze kierującego pojazdem będzie zależało przypisanie odpowiedzialności takiej osobie z art. 180a k.k. Gwarantowanie przez kierującego takiej rękojmi wyklucza bowiem stwarzanie przez samo prowadzenie przez niego pojazdu jakiegokolwiek zagrożenia dla dobra prawnie chronionego przez typ z art. 180a k.k., co prowadzić będzie do uznania, że nie narusza on normy sankcjonowanej wywiezionej z omawianego przepisu. Wobec powyższego, nawet obowiązywanie w chwili czynu wobec takiej osoby ważnej decyzji administracyjnej o cofnięciu prawa jazdy, nie pozwoli na uznanie jej zachowania za bezprawne, bowiem nie dojdzie do ataku na dobro prawnie chronione w postaci bezpieczeństwa w ruchu drogowym, gdyż – jak już wcześniej wspomniano – art. 180a k.k. nie chroni ważności decyzji administracyjnych. Jak zatem ocenić ważność wydanego za granicą prawa jazdy w sytuacji, gdy wcześniej kierującemu na terytorium RP cofnięto uprawnienia do kierowania pojazdami?

W tym zakresie konieczne jest odwołanie się zarówno do krajowych przepisów administracyjnych, jak i prawa oraz orzecznictwa unijnego. Na wagę unijnych regulacji przy rozpatrywaniu przez sąd odpowiedzialności sprawcy występkę z art.

¹¹ R. A. Stefański, [w:] *Kodeks karny...*, s. 1022.

180a k.k. uwagę zwrócił Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 17 stycznia 2019 r.¹², stwierdzając, iż dla dokonania prawidłowej wykładni znamion omawianego typu niezbędne jest właściwe określenie, a następnie zinterpretowanie regulacji prawnych wyznaczających karnoprawną ocenę zachowania oskarżonego, do których należą przepisy dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy. Ponadto Sąd Najwyższy w treści przywołanego judykatu podkreślił konieczność prześledzenia stanowisk Trybunału Sprawiedliwości wyrażanych na gruncie podobnych spraw. Na wagę orzecznictwa unijnego przy dokonywaniu prowspólnotowej wykładni przepisów krajowego prawa karnego materialnego zwraca także uwagę doktryna¹³. Stanowisko wyrażone przez SN jednoznacznie wyklucza możliwość posłużenia się formalną wykładnią znamion typu czynu zabronionego z art. 180a k.k., jako niezasadnie zawężającą krąg regulacji prawnych koniecznych do zastosowania. Wobec powyższego, jako iż w toku procesu dekodowania normy sankcjonowanej z art. 180a k.k. powstaje konieczność uzupełnienia jej poprzez uwzględnienie treści innych obowiązujących w polskim systemie prawnym, a mających swoje źródło w prawie i orzecznictwie unijnym przepisów, to właściwą dla kwestii rozpatrywania znamion omawianego typu wydaje się być wykładnia materialna (prowspólnotowa), uwzględniająca przepisy ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, a także dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. oraz orzecznictwo TS odnoszące się do niej. Taka konieczność powoduje jednak istotne komplikacje w procesie stosowania prawa, z uwagi na wieloaspektowy charakter wspomnianych regulacji unijnych.

Z przepisów dyrektywy 2006/126/WE wyłania się bowiem szereg przesłanek, od których uzależniona została możliwość odmowy przez państwo członkowskie uznania ważności prawa jazdy wydanego w innym państwie członkowskim, co jest niezbędne dla stwierdzenia odpowiedzialności z art. 180a k.k. kierującego pojazdem w sytuacji, gdy wprowadzie cofnięto mu na terenie RP prawo jazdy, jednakże uzyskał on potem równoważne uprawnienia w innym państwie członkowskim. Szczególnie doniosłe znaczenie dla kwestii wypełnienia znamion z art. 180a k.k. ma w takich okolicznościach zwykle miejsce zamieszkania posiadacza prawa jazdy w momencie wydania dokumentu oraz zwykle miejsce jego zamieszkania w czasie popełnienia czynu. Ustalenia będzie wymagać także fakt, czy wobec sprawcy, któremu cofnięto uprawnienia do kierowania pojazdami mocą decyzji administracyjnej, orzeczono również środek karny polegający na zakazie prowadzenia pojazdów.

¹² Wyrok SN z dnia 17 stycznia 2019 r. sygn. IV KK 60/18.

¹³ Zob. P. Kardas, *Rola i znaczenie wykładni prowspólnotowej w procesie dekodowania norm prawa karnego*, CPKiNP 2009, z. 2, s. 18.

4. Zasada wzajemnego uznawania praw jazdy

Przedmiotem opracowania jest sytuacja, w której kierujący pojazdem w chwili popełnienia czynu legitymuje się uprawnieniem tożsamym do wcześniej cofniętego na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, a uzyskanym w jednym z państw należących do Unii Europejskiej. Taki stan faktyczny jest możliwy na mocy art. 4 ust. 1 u.k.p., zgodnie z którym dokumentem stwierdzającym uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym jest zarówno wydane w kraju prawo jazdy, jak i prawo jazdy wydane w innym państwie członkowskim UE. Przepis ten stanowi implementację wyrażonej w art. 2 ust. 1 dyrektywy 2006/126/WE unijnej zasady wzajemnego uznawania praw jazdy. W świetle powyższego uregulowania, okazanie pozostającego w mocy prawa jazdy wydanego w innym państwie członkowskim potwierdza aktualnie istniejące i niezawieszone uprawnienia do kierowania pojazdami określonej kategorii na terytorium całej Unii Europejskiej. Wyjątek od tej zasady wprowadza art. 4 ust. 3 u.k.p., zgodnie z którym na terytorium RP nie jest uznawane za ważne prawo jazdy wydane w innym państwie członkowskim UE, jeżeli na terytorium któregośkolwiek z tych państw to prawo jazdy zostało zatrzymane lub czasowo albo na stałe cofnięte posiadane uprawnienie do kierowania pojazdem. Art. 4 ust. 3 u.k.p. stanowi z kolei implementację art. 11 ust. 4 dyrektywy 2006/126/WE, w myśl którego państwo członkowskie odmawia uznania ważności jakiegokolwiek prawa jazdy wydanego przez inne państwo członkowskie osobie, której prawo jazdy podlega ograniczeniu, zawieszeniu lub cofnięciu na terytorium wydającego państwa członkowskiego.

Słusznie wskazuje H. Kuczyńska, iż skoro art. 4 ust. 3 u.k.p. został wprowadzony w celu wdrożenia art. 11 ust. 4 dyrektywy 2006/126/WE, to będzie się do niego odnosić także orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości w zakresie wskazanego przepisu dyrektywy, zwracając jednocześnie uwagę na istotne zastrzeżenie wynikające z art. 11 ust. 2, zgodnie z którym tylko państwa członkowskie miejsca zamieszkania posiadacza prawa jazdy wydanego przez inne państwo członkowskie mogą stosować wobec niego własne przepisy krajowe w zakresie ograniczania, zawieszania, cofania lub unieważniania uprawnień do kierowania pojazdami¹⁴. Powstaje więc istotny problem, w perspektywie odpowiedzialności z art. 180a k.k., kiedy *de facto* aktualizuje się kompetencja dla Rzeczypospolitej Polskiej (na terenie której dopuszczono się naruszenia) do odmowy uznania ważności prawa jazdy wydanego w jednym z pozostałych państw członkowskich. Jako iż przepisy dyrektywy 2006/126/WE nie dostarczają jednoznacznej odpowiedzi, to szczegółowej interpretacji przesłanek w tym zakresie należy doszukiwać się w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości.

W wyroku C-419/10 w sprawie Hofmann v. Freistaat Bayern, Trybunał stwierdził, iż: „*Artykuł 2 ust. 1 i art. 11 ust. 4 akapit drugi dyrektywy 2006/126 w sprawie*

¹⁴ H. Kuczyńska, *Utrata...*, s. 23.

praw jazdy należy interpretować w ten sposób, że stoją one na przeszkodzie odmowie uznania przez państwo członkowskie – poza okresem obowiązywania zakazu ubiegania się o nowe prawo jazdy orzeczonego wobec posiadacza prawa jazdy wydanego w innym państwie członkowskim i w sytuacji, gdy spełniony jest warunek zwykłego miejsca zamieszkania zainteresowanego na terytorium drugiego z tych państw członkowskich – ważności wspomnianego prawa jazdy, jeżeli jego posiadaczowi cofnięto poprzednie prawo jazdy na terytorium pierwszego z tych państw członkowskich¹⁵”. W przywołanym judykacie można wyodrębnić dwie przesłanki uprawniające państwo członkowskie, na terenie którego w przeszłości cofnięto kierującemu prawo jazdy, do odmowy uznania ważności prawa jazdy wydanego w innym państwie członkowskim. Pierwszą z nich jest obowiązywanie wobec kierującego (wraz z decyzją o cofnięciu prawa jazdy) sądowego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, drugą natomiast brak zwykłego miejsca zamieszkania na terytorium państwa, które wydało zagraniczne prawo jazdy. W kontekście drugiej ze wskazanych przesłanek chodzi o domicyl sprawcy w chwili otrzymania rzeczonych uprawnień, co znajduje potwierdzenie w dalszej części orzeczenia w sprawie Hofmann: „Zadaniem sądu krajowego państwa członkowskiego, w którym cofnięto prawo jazdy jest ustalić, czy w chwili otrzymania prawa jazdy w innym państwie członkowskim oskarżony miał zwykle miejsce zamieszkiwania w kraju wydania prawa jazdy. W przeciwnym razie władze kraju, w którym prawo jazdy cofnięto, byłyby uprawnione do odmowy uznania ważności tego prawa jazdy¹⁶”. Stanowi to pewne odstępstwo od zasady podkreślanej wielokrotnie przez Trybunał Sprawiedliwości, zgodnie z którą to jedynie do wydającego prawo jazdy państwa członkowskiego należy zbadanie, czy spełnione są minimalne warunki nałożone w tym zakresie przez prawo Unii Europejskiej, w szczególności dotyczące miejsca zamieszkania i zdolności do kierowania pojazdami, a zatem czy wydanie prawa jazdy jest uzasadnione¹⁷. Jednakże należy także wspomnieć o zastrzeżeniu do powyższej tezy, które Trybunał Sprawiedliwości wyraził w wyroku C-260/13 w sprawie Aykul v. Land Baden-Württemberg¹⁸, gdzie stwierdzono, że „(...) do władz państwa członkowskiego, na którego terytorium naruszenie zostało popełnione, należy ustalenie, czy posiadacz prawa jazdy wydanego przez inne państwo członkowskie jest ponownie zdolny do kierowania na terytorium tego pierwszego państwa”.

¹⁵ Podobnie w kwestii ograniczeń kompetencji do odmowy uznania ważności prawa jazdy przez państwa członkowskie Trybunał wypowiedział się także w wyroku C-476/01 w sprawie przeciwko Felix Kapper z dnia 29 kwietnia 2004 r.

¹⁶ Podobnie wyrok TS C-467 w sprawie Akyüz z dnia 1 marca 2012 r.

¹⁷ Tak wyroki TS C-329/06 Wiedemann v. Land Baden-Württemberg i Funk v. Stadt Chemnitz z dnia 26 czerwca 2008 r. oraz C-419/10 Hofmann v. Freistaat Bayern z dnia 26 kwietnia 2012 r.

¹⁸ Wyrok TS C-260/13 Aykul v. Land Baden-Württemberg z dnia 23 kwietnia 2015 r.

5. Znamiona przedmiotowe typu z art. 180a k.k. wobec orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości wypracowanego na tle zasady wzajemnego uznawania praw jazdy

Porządkując wszystkie tezy z wymienionych wcześniej judykatów, należy kolejno rozpatrzyć przesłanki, od których Trybunał Sprawiedliwości uzależnił możliwość zakwestionowania przez państwo, które wydało decyzję o cofnięciu prawa jazdy, uprawnień wydanych w późniejszym czasie przez inne państwo członkowskie, co stanowi warunek *sine qua non* dla przyjęcia aktualizacji kompetencji dla polskiego sądu karnego do pociągnięcia do odpowiedzialności za występki z art. 180a k.k. kierującego pojazdem, który posiadał w chwili czynu ważne prawo jazdy wydane w jednym z pozostałych państw UE.

W pierwszej kolejności należy ustalić, czy zagraniczne prawo jazdy, którym legitymuje się potencjalny sprawca zostało wydane przed czy po cofnięciu polskich uprawnień. Zgodnie bowiem z art. 7 ust. 5 lit. a) dyrektywy 2006/126/WE oraz art. 4 ust. 2 u.k.p., kierowca może posiadać tylko jedno prawo jazdy. Gdyby zatem w toku postępowania prowadzonego przeciwko oskarżonemu o występki z art. 180a k.k. doszło do ustalenia, iż posiadał on w chwili cofnięcia polskiego prawa jazdy dwa lub więcej dokumentów, wydanych w różnych państwach członkowskich UE, to skoro z art. 7 ust. 5 lit. b) dyrektywy 2006/126/WE wynika dla państwa członkowskiego obowiązek odmowy wydania kolejnego prawa jazdy osobie, która posiada już takie uprawnienia wydane w innym państwie członkowskim, to należy dojść do konstatacji, że późniejszy dokument został w takich okolicznościach wydany wadliwie¹⁹ i żadne z posiadanych przez kierującego praw jazdy nie kreuje w konsekwencji uprawnienia do kierowania pojazdem w związku z cofnięciem jednego z nich. Skoro bowiem posiadanie więcej niż jednego prawa jazdy jest sprzeczne z prawem unijnym, to pozbawiona sensu byłaby interpretacja, która nie odebrałaby posiadaczowi kilku dokumentów uzyskanych w takich okolicznościach możliwości legalnego prowadzenia pojazdu na podstawie każdego z nich, w sytuacji gdy wydano wobec niego decyzję o cofnięciu prawa jazdy.

Ciekawsza jurystycznie natomiast jest sytuacja, w której kierujący pojazdem, któremu polski organ administracyjny cofnął uprawnienia do kierowania, legitymuje się zagranicznym prawem jazdy, które zostało wydane przez inne państwo członkowskie UE po cofnięciu polskiego prawa jazdy. W takim stanie faktycznym, dalsze możliwe rozważania polskiego sądu karnego w kwestii odpowiedzialności kierującego za występki z art. 180a k.k. zależą od zwykłego miejsca zamieszkania

¹⁹ W celu uniknięcia takich sytuacji państwa członkowskie zostały zobowiązane w art. 7 ust. 5 lit. d) dyrektywy 2006/126/WE do korzystania z Europejskiej Sieci Praw Jazdy, ułatwiającej dokonywanie procedur sprawdzających w kwestii wydawania praw jazdy w ramach Unii Europejskiej. Funkcję tej sieci miała stanowić baza informatyczna RESPER – projekt ten pozostaje jednak w zawieszeniu, prawdopodobnie z uwagi na brak wdrożenia przepisów dyrektywy części państw członkowskich; zob. H. Kuczyńska, *Utrata...*, s. 22.

oskarżonego w chwili czynu. Art. 11 ust. 2 dyrektywy 2006/126/WE stanowi bowiem, iż przy zachowaniu zasady terytorialności prawa karnego i przepisów prawnych dotyczących policji, tylko państwa członkowskie miejsca zamieszkania posiadacza prawa jazdy wydanego przez inne państwo członkowskie mogą stosować wobec niego własne przepisy krajowe w zakresie ograniczania, zawieszania, cofania lub unieważniania uprawnień do kierowania pojazdami²⁰. W związku z tym, polskie organy (w tym przypadku sądy karne) będą na podstawie art. 11 ust. 2 dyrektywy 2006/126/WE uprawnione do pociągnięcia kierującego do odpowiedzialności z art. 180a k.k., któremu cofnięto uprawnienia na terytorium RP, nawet jeśli posiada on ważne prawo jazdy wydane w innym państwie członkowskim, o ile w chwili popełnienia czynu posiadał on zwykłe miejsce zamieszkania na terytorium RP²¹. W sytuacji, gdy kierujący pojazdem w chwili popełnienia czynu nie spełniał przesłanki polskiego domicyliu, to jedyną furtkę dla możliwości pociągnięcia go do odpowiedzialności za czyn z art. 180a k.k. daje art. 11 ust. 4 akapit drugi dyrektywy 2006/126/WE, który upoważnia każde państwo członkowskie, a nie jedynie państwo członkowskie zwykłego miejsca zamieszkania, do odmowy uznania ważności prawa jazdy wydanego przez inny kraj członkowski. Upoważnienie to Trybunał Sprawiedliwości dookreślił w wyroku w sprawie Aykul²² w następujący sposób: „Państwo członkowskie, które odmawia uznania ważności prawa jazdy na podstawie art. 11 ust. 4 dyrektywy 2006/126 w sprawie praw jazdy, jest właściwe do ustalenia warunków, które posiadacz prawa jazdy wydanego przez inne państwo członkowskie musi spełnić, by odzyskać uprawnienie do kierowania pojazdami na jego terytorium. Zadaniem sądu krajowego jest zbadanie, czy przez zastosowanie własnych przepisów rzeczone państwo członkowskie nie odmawia w rzeczywistości bezterminowo uznania prawa jazdy wydanego przez inne państwo członkowskie. W tej sytuacji należy doń zweryfikowanie, czy warunki przewidziane w prawie pierwszego państwa członkowskiego nie wykraczają – zgodnie z zasadą proporcjonalności – poza to, co jest odpowiednie i konieczne do realizacji celów dyrektywy 2006/126 polegających na poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego”.

Jak wyjaśnia H. Kuczyńska, ze wspomnianego wyroku płyną dwa istotne wnioski dla rozważania kwestii odpowiedzialności za przestępstwo z art. 180a k.k. przez polski sąd karny, orzekający w kwestii naruszenia prawa przez sprawcę posługującego się dokumentem innego państwa członkowskiego, mimo utracenia uprawnień w Polsce. Po pierwsze, polski sąd powinien zawsze ustalić, w jaki sposób doszło do uzyskania prawa jazdy przez oskarżonego na terenie innego państwa członkowskiego UE – czy kierujący uzyskał uprawnienia od nowa, czy też dokonał powielenia polskiego prawa jazdy. Po drugie, skoro organ państwa członkowskiego

²⁰ Podobnie stanowi motyw 15 rozpatrywanej dyrektywy.

²¹ Tak też wynika z akapitów 52–54 wyroku TS C-260/13 Aykul v. Land Baden-Württemberg z dnia 23 kwietnia 2015 r.

²² Akapit 55 wyroku TS C-260/13 Aykul v. Land Baden-Württemberg z dnia 23 kwietnia 2015 r.

wydającego prawo jazdy musi ustalić, czy przewidziane zostały określone warunki jego odzyskania określone w decyzji polskiego organu o cofnięciu prawa jazdy na terytorium RP, to organ polski musi ustalić, czy warunki te zostały spełnione²³. Tak więc przy niespełnieniu przesłanki polskiego domicylu w chwili popełnienia czynu przez kierującego pojazdem, polski sąd karny może ustalić jedynie, czy do wydania zagranicznego prawa jazdy doszło zgodnie z prawem unijnym, a ponadto, czy spełnione zostały warunki, od których polski organ administracyjny uzależnił ponowne odzyskanie prawa jazdy przez kierującego pojazdem. W tym celu sąd musi dokonać analizy treści decyzji administracyjnej o cofnięciu prawa jazdy wydanej w stosunku do oskarżonego w celu ustalenia, czy i jakie warunki konieczne do odzyskania uprawnień zostały w niej określone (np. ponowne przystąpienie do egzaminu, czy poddanie się badaniom psychologicznym). Niespełnienie przez kierującego którekolwiek z warunków odzyskania prawa jazdy zawartych w decyzji o cofnięciu polskich uprawnień do kierowania pojazdami będzie w takim wypadku stanowiło podstawę do odmowy uznania na terytorium RP ważności zagranicznego prawa jazdy, a tym samym otworzy możliwość pociągnięcia go do odpowiedzialności z art. 180a k.k. Warto zaznaczyć, że przyznanie takiej kompetencji stanowi odstępstwo zarówno od zasady wzajemnego uznawania praw jazdy wyrażonej w art. 2 ust. 1 dyrektywy 2006/126/WE, jak i wchodzącego w jej zakres ugruntowanego w orzecznictwie unijnym, a wspomnianego już wcześniej poglądu, iż to jedynie do wydającego prawo jazdy państwa członkowskiego należy zbadanie, czy spełnione są minimalne warunki nałożone w tym zakresie przez prawo Unii Europejskiej, w szczególności dotyczące miejsca zamieszkania i zdolności do kierowania pojazdami, a zatem czy wydanie prawa jazdy jest uzasadnione²⁴. Tak więc brak domicylu na terytorium RP po stronie oskarżonego o przestępstwo z art. 180a k.k. w chwili popełnienia czynu nie wyklucza jeszcze pociągnięcia go do odpowiedzialności karnej w sytuacji, gdy legitymuje się zagranicznym prawem jazdy, jednak jest to w tym wypadku o tyle utrudnione, iż wymagane jest udowodnienie w procesie niespełnienia przez niego co najmniej jednego warunku, od którego uzależnione zostało w decyzji o cofnięciu uprawnień ich odzyskanie.

Spełnienie wszystkich warunków określonych w decyzji przez kierującego spowoduje, że jego zagraniczne prawo jazdy nie będzie mogło być zakwestionowane przed polskimi sądami. Jednocześnie bez znaczenia dla odpowiedzialności z art. 180a k.k. będzie pozostawanie w obrocie prawnym ważnej decyzji administracyjnej o cofnięciu polskich uprawnień, bowiem jak już wcześniej wspomniano, istotą czynu zabronionego opisanego w rozpatrywanym przepisie jest stworzenie przez sprawcę swoim bezprawnym zachowaniem co najmniej potencjalnego, abstrakcyjnego zagrożenia dla dobra prawnego, jakim jest bezpieczeństwo w ruchu

²³ H. Kuczyńska, *Utrata...*, s. 26.

²⁴ Zob. wyroki TS C-329/06 Wiedemann v. Land Baden-Württemberg i Funk v. Stadt Chemnitz oraz C-419/10 Hofmann v. Freistaat Bayern.

drogowym. Stwarzanie takiego niebezpieczeństwa uzasadnione jest na gruncie art. 180a k.k. brakiem rękojmi należytego prowadzenia pojazdu w charakterze kierującego po stronie sprawcy, w związku z utratą przez niego uprawnień. Skoro więc w procesie dojdzie do stwierdzenia, że kierujący spełnił wszystkie warunki, od których uzależnione w decyzji administracyjnej o cofnięciu uprawnień zostało odzyskanie przez niego cofniętego prawa jazdy, to należy dojść do wniosku, że skutecznie odzyskał on uprawnienia, mimo iż przystąpił do egzaminu w innym państwie członkowskim niż państwo cofnięcia prawa jazdy.

Powstaje pytanie, czy osoba objęta decyzją o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdami nie powinna – po odzyskaniu prawa jazdy w innym państwie członkowskim UE – uczynić starań w kierunku wyeliminowania wspomnianej decyzji z obrotu prawnego. Nie jest przedmiotem niniejszego opracowania badanie skutków prawnych, jakie decyzja o cofnięciu uprawnień wywołuje od momentu uzyskania przez kierującego nowego zagranicznego prawa jazdy. Dla kwestii odpowiedzialności za występki z art. 180a k.k. takiej osoby kluczowe jest jedynie to, że istnienie w obrocie prawnym owej decyzji nie przesądza jeszcze o wypełnieniu znamion przedmiotowych typu, bowiem jej znaczenie dla kwestii odpowiedzialności karnej z art. 180a k.k. musi być rozpatrywane, w myśl wykładni prowsólnotowej, w odniesieniu do uzyskania nowych uprawnień za granicą zgodnie z warunkami nałożonymi przez prawo unijne i treść decyzji polskiego organu o cofnięciu prawa jazdy oraz kwestii możliwości stworzenia przez takiego kierującego zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Nietrafne są prezentowane nierzadko w polskim orzecznictwie karnym i administracyjnym poglądy, jakoby dla wyeliminowania decyzji o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdami z obrotu prawnego konieczne było odzyskanie uprawnień konkretnie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wobec czego uzyskanie prawa jazdy za granicą nie wpłynie na skutki prawne takiej decyzji²⁵. Trybunał Sprawiedliwości takie wymagania uznał w punktach 76–77 wyroku w sprawie Hoffmann za przeszkodę w korzystaniu ze swobody przemieszczania się i zamieszkiwania na terytorium państw członkowskich, bowiem zgodnie z art. 7 ust. 1 lit. e) dyrektywy 2006/126/WE prawo jazdy może zostać wydane tylko w państwie

²⁵ Problemy z właściwą interpretacją znamion art. 180a k.k. w kontekście regulacji unijnych dobrze ilustruje chociażby wyrok Sądu Okręgowego w Toruniu z dnia 24 sierpnia 2017 r. sygn. IX Ka 387/17, gdzie wprawdzie sąd uniewinnił oskarżonego, który w związku ze zmianą miejsca zamieszkania skutecznie odzyskał prawo jazdy w Niemczech po cofnięciu uprawnień w Polsce, jednak uczynił to ze względu na dekompletację znamion strony podmiotowej, uznając wprost, że znamiona przedmiotowe oskarżony w rozpatrywanym stanie faktycznym wypełnił. W ten sposób sąd pominął znaczenie wydanego oskarżonemu zagranicznego prawa jazdy, z uwagi na obowiązywanie w dalszym ciągu decyzji polskiego organu o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdami. Z kolei przykładem właściwej wykładni znamion rozpatrywanego typu jest chociażby wyrok Sądu Rejonowego w Szczytnie z dnia 14 sierpnia 2019 r. sygn. II K 120/19, gdzie sąd prawidłowo uwzględnił przedmiot ochrony na gruncie art. 180a k.k. oraz regulacje unijnej dyrektywy 2006/126/WE.

członkowskim, na którego terytorium zainteresowany ma zwykle miejsce zamieszkania. Zatem dla osoby, której cofnięto prawo jazdy w jednym z państw członkowskich i która następnie przeniosła miejsce zamieszkania do innego państwa członkowskiego, jedyną możliwością otrzymania nowego prawa jazdy zgodnie z prawem unijnym jest wystąpienie do odpowiednich organów państwa członkowskiego nowego miejsca zamieszkania. Ostatecznie więc bez znaczenia w przedstawionych okolicznościach będzie, na terytorium którego państwa członkowskiego kierujący odzyskał uprawnienia do kierowania pojazdami, byle wypełnił on wszystkie warunki jego odzyskania nałożone decyzją administracyjną polskiego organu o cofnięciu prawa jazdy i byle miał on w chwili wydania nowego prawa jazdy miejsce zamieszkania na terytorium państwa wydającego.

W tym miejscu, dla kontynuacji omówienia przesłanek uprawniających polski sąd karny do odmowy uznania ważności prawa jazdy wydanego w innym państwie członkowskim, należy ponownie powrócić do orzeczenia w sprawie Hoffmann, w którym Trybunał Sprawiedliwości wyprowadził z art. 2 ust. 1 i art. 11 ust. 4 dyrektywy 2006/126/WE dwa warunki umożliwiające odmowę uznania ważności prawa jazdy wydanego w innym państwie członkowskim, przy czym taka kompetencja zaktualizuje się już w momencie zaistnienia choćby jednego z nich. Jak już wcześniej wspomniano, do przesłanek tych należą wydany wobec kierującego zakaz prowadzenia pojazdów, a także brak zwykłego miejsca zamieszkania na terytorium państwa wydającego w chwili wydania prawa jazdy. Stwierdzenie choćby jednego z wyżej wymienionych warunków daje możliwość państwu członkowskiemu odmowy uznania ważności wydanego w innym państwie członkowskim prawa jazdy, niezależnie od miejsca zamieszkania kierującego pojazdem w chwili czynu.

Badanie domicylu przez państwo członkowskie inne niż państwo wydające prawo jazdy, jako odstępstwo od zasady przyznającej taką kompetencję jedynie państwu wydającemu jest możliwe w oparciu o wykładnię art. 2 ust. 1 oraz art. 11 ust. 4 dyrektywy 2006/126/WE przeprowadzoną przez Trybunał Sprawiedliwości²⁶. Istotę tej linii orzeczniczej dobrze oddaje wypowiedź Trybunału w wyroku w sprawie Akyüz: „Z orzecznictwa Trybunału wynika bowiem, że art. 1 ust. 2, art. 7 ust. 1 lit. b) oraz art. 8 ust. 2 i 4 dyrektywy 91/439 nie sprzeciwiają się temu, aby przyjmujące państwo członkowskie odmówiło uznania na swoim terytorium prawa jazdy wydanego w innym państwie członkowskim, gdy wiadome jest, wprawdzie nie na podstawie informacji pochodzących z przyjmującego państwa członkowskiego, lecz na podstawie zapisów w samym prawie jazdy lub innych niepodważalnych informacji pochodzących z wydającego państwa członkowskiego, że warunek miejsca normalnego zamieszkania nałożony przez rzeczony art. 7 ust. 1 lit. b) nie został

²⁶ Tak punkt 90 wyroku C-419/10 w sprawie Hofmann v. Freistaat Bayern z dnia 26 kwietnia 2012 r., punkt 55 wyroku C-260/13 Aykul v. Land Baden-Württemberg z dnia 23 kwietnia 2015 r. oraz punkty 62–64 wyroku C-467/10 w sprawie Akyüz z dnia 1 marca 2012 r.

spełniony”²⁷. W dalszej części wspomnianego orzeczenia Trybunał wskazuje, że: „Powyższe rozważania mają przełożenie także na art. 2 ust. 1 i art. 11 ust. 4 dyrektywy 2006/126, jeśli chodzi o brak spełnienia warunku normalnego miejsca zamieszkania.” Posiadanie przez kierującego zwykłego miejsca zamieszkania w chwili wydania prawa jazdy na terenie państwa wydającego (lub zamiennie udowodnienie odbywania w państwie wydającym nauki przez okres co najmniej sześciu miesięcy) jako warunek konieczny dla ważności wydanego dokumentu wynika z art. 7 ust. 1 lit. e) dyrektywy 2006/126/WE. Taki warunek został nałożony celem przeciwdziałania zjawisku tzw. „turystyki praw jazdy”, polegającej na uzyskiwaniu uprawnień do kierowania pojazdami w państwie członkowskim innym niż państwo zwykłego miejsca zamieszkania przez osoby, które utraciły wcześniej uprawnienia w tym ostatnim państwie, czy to na skutek cofnięcia prawa jazdy, czy wydanego wobec nich zakazu prowadzenia pojazdów²⁸. Dlatego brak domicylu w wydającym państwie członkowskim w chwili wydania zagranicznego prawa jazdy po stronie oskarżonego o występki z art. 180a k.k., któremu wcześniej cofnięto prawo jazdy na terytorium RP, będzie skutkowało możliwością zakwestionowania takich uprawnień przed polskim sądem, gdyż uzyskanie ich w takich okolicznościach powinno być traktowane jako efekt praktyki mającej na celu ominięcie przepisów krajowych zawartych w ustawie o kierujących pojazdami, a także naruszenie regulacji unijnej dyrektywy 2006/126/WE²⁹.

Ostatnim warunkiem stanowiącym podstawę odmowy uznania zagranicznego prawa jazdy przez państwo członkowskie, w którym wcześniej cofnięto kierującemu uprawnienia do kierowania pojazdami jest orzeczony wobec niego zakaz prowadzenia pojazdów. Na tym etapie konieczne jest rozróżnienie sytuacji prawnej osoby, wobec której wydano decyzję o cofnięciu prawa jazdy od sytuacji prawnej osoby objętej sądowym zakazem prowadzenia pojazdów. Decyzję o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdami wydaje starosta (w pewnych przypadkach marszałek województwa mazowieckiego lub dowódca jednostki wojskowej), na podstawie jednej z przesłanek wymienionych w art. 103 u.k.p. Osoba, wobec której wydano taką decyzję, nie jest jednak pozbawiona możliwości odzyskania uprawnień. Zgodnie z art. 103 ust. 3 u.k.p. prawo jazdy ulega przywróceniu, o ile ustaną przyczyny, które spowodowały jego cofnięcie i opłacona zostanie opłata ewidencyjna. Z kolei zakaz prowadzenia pojazdów orzeka sąd w wypadkach określonych w art. 42 k.k., a jego istotą jest całkowity brak możliwości uzyskania bądź odzyskania uprawnień do kierowania pojazdami przez okres obowiązywania tego

²⁷ Identyfikacyjnie Trybunał Sprawiedliwości stwierdził w punkcie 33 wyroku C-184/10 w sprawie *Mahlde Grasser v. Freistaat Bayern* z dnia 19 maja 2011 r.

²⁸ Szerzej na temat turystyki praw jazdy zob. Konrad A. Politowicz, „*Turystyka egzaminacyjna*” a zasady wydawania praw jazdy według ustawy o kierujących pojazdami, Paragraf na Drodze 2/2014.

²⁹ Zob. także M. Górka, *Zasada wzajemnego uznawania w prawie Unii Europejskiej*, Warszawa 2014, s. 224–226.

środka. Zgodnie z art. 43 § 2 k.k. okresem jego obowiązywania jest okres od uprawomocnienia się orzeczenia do czasu wykonania tego środka, przy czym wykonanie następuje z upływem terminu, na jaki go orzeczono³⁰.

Jak wynika z art. 103 ust. 1 pkt 4 u.k.p., decyzja o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdami wydawana jest także w przypadku orzeczenia względem posiadacza prawa jazdy zakazu prowadzenia pojazdów. Możliwa jest więc sytuacja, gdy przy rozpatrywaniu kwestii odpowiedzialności karnej kierującego pojazdem wyłoni się problem właściwej kwalifikacji prawnej jego zachowania w czasie, gdy jest on objęty zarówno decyzją administracyjną o cofnięciu uprawnień, jak i sądowym zakazem prowadzenia pojazdów. Dla kwestii odpowiedzialności z art. 180a k.k., będącej przedmiotem niniejszej analizy, istotne jest po pierwsze – czy zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony wobec kierującego obowiązywał w chwili wydania zagranicznego prawa jazdy oraz po drugie – czy obowiązywał w chwili popełnienia czynu. Jeśli zakaz prowadzenia pojazdów obowiązywał w chwili czynu, kierujący odpowie za występki z art. 244 k.k., niezależnie od tego, że legitymuje się wydanym w innym państwie członkowskim prawem jazdy, gdyż w okresie obowiązywania tego środka, nałożonego przez jakiegokolwiek państwo członkowskie UE, wydanie przez inny kraj członkowski ważnego prawa jazdy takiej osobie byłoby sprzeczne z treścią art. 11 ust. 4 dyrektywy 2006/126/WE, wobec czego tak wydany dokument nie kreowałby w żaden sposób rzeczywistych uprawnień do kierowania pojazdami mechanicznymi. Inaczej przedstawia się sytuacja, gdy w chwili wydania zagranicznego prawa jazdy kierujący był objęty zakazem prowadzenia pojazdów, jednak w chwili czynu upłynął już okres jego obowiązywania. Skutki prawne tak wydanego prawa jazdy są identyczne, jak w powyżej rozpatrywanym stanie faktycznym – wydane w ten sposób prawo jazdy nie tylko nie musi, ale nie może zostać uznane na terytorium jakiegokolwiek państwa członkowskiego UE³¹. Zmianie ulegnie jednak ewentualna kwalifikacja prawna, bowiem zachowanie polegające na kierowaniu pojazdem w tak zarysowanych okolicznościach faktycznych wyczerpuje znamiona przedmiotowe typu z art. 180a k.k. Nie jest możliwe zakwalifikowanie takiego czynu (mimo orzeczonego wcześniej zakazu prowadzenia pojazdów) z art. 244 k.k., bowiem dla realizacji znamion przedmiotowych tego typu istotne jest obowiązywanie zakazu w chwili czynu. Tak więc zgodnie z orzeczeniem w sprawie Hoffmann, obowiązywanie wobec kierującego zakazu prowadzenia pojazdów w chwili wydania zagranicznego prawa jazdy stanowić będzie przesłankę odmowy uznania ważności takiego uprawnienia przez państwa członkowskie. Kwestia kwalifikacji prawnej czynu polegającego na kierowaniu pojaz-

³⁰ R. A. Stefański, *Ustawowe zaostrezenie represji za przestępstwa komunikacyjne*, Prokuratura i Prawo, 2010/7–8, s. 14.

³¹ Hanna Kuczyńska zauważa, że to nie orzeczenie nakładające sądowy zakaz prowadzenia pojazdów jest wykonywane na podstawie dyrektywy 2006/126/WE, lecz istniejący zakaz obowiązuje od razu na terytorium całej Unii Europejskiej, zob. H. Kuczyńska, *Utrata...*, s. 22.

dem na terytorium RP w takim stanie faktycznym będzie natomiast zależna od tego, czy zakaz ten obowiązywał także w chwili popełnienia czynu.

6. Uwagi końcowe

Jak zobrazowano w niniejszym opracowaniu, ocena sytuacji, w której kierujący pojazdem, mimo cofnięcia uprawnień do kierowania pojazdami w Rzeczypospolitej Polskiej legitymuje się prawem jazdy wydanym w innym państwie członkowskim UE pod kątem wypełnienia znamion przedmiotowych typu czynu zabronionego z art. 180a k.k. wymaga uwzględnienia zarówno regulacji, jak i orzecznictwa unijnego, których szczegółowa analiza jest niezbędna dla prawidłowego rozstrzygnięcia kwestii odpowiedzialności karnej osoby oskarżonej o występki opisane w rozpatrywanym przepisie.

Możliwość pociągnięcia takiej osoby do odpowiedzialności z art. 180a k.k. zależy będzie w takim wypadku od dopuszczalności odmowy uznania ważności zagranicznego prawa jazdy przez właściwy organ państwa. Odmowa ta warunkowana jest takimi przesłankami jak: moment wydania zagranicznego prawa jazdy (czy przed, czy po cofnięciu uprawnień przez polski organ) oraz zwykle miejsce zamieszkania oskarżonego w chwili wydania zagranicznego prawa jazdy, a także w chwili popełnienia czynu. Nadto rozważenia przez polski sąd karny będzie wymagać kwestia spełnienia warunków określonych w decyzji administracyjnej o cofnięciu prawa jazdy, od których uzależniono odzyskanie przez kierującego uprawnień, czy wreszcie ewentualne orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów wobec takiej osoby i kwestia obowiązywania tegoż zakazu w chwili wydania zagranicznego prawa jazdy, a także w chwili popełnienia czynu. Wszystkie wymienione przesłanki, wyinterpretowane z przepisów dyrektywy 2006/126/WE i orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości, wymagają od polskiego sądu orzekającego w kwestii odpowiedzialności posiadacza zagranicznego prawa jazdy z art. 180a k.k. posłużenia się materialną, prowsólnotową wykładnią znamion typu, na co wskazał także Sąd Najwyższy we wspomnianym wyroku z dnia 17 stycznia 2019 r. sygn. IV KK 60/18. Właściwe posłużenie się przez sąd taką wykładnią musi uwzględniać zarówno brzmienie, jak i cel prawa unijnego, a wszelkie kolizje między ustawodawstwem krajowym, a unijnym rozstrzygać na rzecz drugiego z nich³². Zauważyć należy, że każda z omówionych w opracowaniu przesłanek ma wpływ na badanie dopuszczalności wyrażenia przez polskie organy odmowy uznania ważności zagranicznego prawa jazdy, które stanowi potwierdzenie dawania przez kierującego rękami bezpiecznego udziału w ruchu, a więc każda z nich jest w istocie relewantna dla ustalenia, czy w danym stanie faktycznym rzeczywiście doszło do stworzenia stanu abstrakcyjnego niebezpieczeństwa naruszenia dobra prawnie chronionego

³² Zob. M. Rams, *Specyfika wykładni prawa karnego w kontekście brzmienia i celu prawa Unii Europejskiej*, Warszawa 2016, s. 135 i n.

w postaci bezpieczeństwa w ruchu drogowym, którego stwierdzenie jest niezbędne dla możliwości przypisania odpowiedzialności karnej z art. 180a k.k. Zatem kwestia wypełnienia znamion przedmiotowych rozpatrywanego typu, pozornie nieskomplikowana, w rzeczywistości wywołuje szereg problemów wynikających z uwikłania przepisu art. 180a k.k. w zagadnienia ze sfery nie tylko prawa karnego, ale również administracyjnego i unijnego, dlatego jak wykazano, konieczne jest dokładne wyznaczenie kręgu regulacji prawnych wyznaczających prawnokarną ocenę zachowania sprawcy, a także dobór właściwego modelu wykładni znamion typu oraz odwołanie się do jego przedmiotu ochrony.

Bibliografia

1. Bogdan, G. (2017). Art. 180(a). W: W. Wróbel, A. Zoll (red.), *Kodeks karny. Część szczególna*. Tom II. Część I. Komentarz do art. 117–211a. 528. Warszawa: Znak.
2. Górka, M. (2014). *Zasada wzajemnego uznawania w prawie Unii Europejskiej*. Warszawa: C. H. Beck.
3. Kardas, P. (2009). Rola i znaczenie wykładni prowsópnotowej w procesie dekodowania norm prawa karnego, *Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych*, nr 2, 18.
4. Kuczyńska, H. (2018). Utrata uprawnień do kierowania pojazdami w prawie Unii Europejskiej w sytuacjach transgranicznych. *Europejski Przegląd Sądowy*, nr 10, 23.
5. Lachowski, J. (2020). Art. 180(a). W: V. Konarska-Wrzošek (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, wyd. III. Warszawa: Wolters Kluwer.
6. Politowicz, K. A. (2014). „*Turystyka egzaminacyjna*” a zasady wydawania praw jazdy według ustawy o kierujących pojazdami, *Paragraf na Drodze*, nr 2.
7. Rams, M. (2016). *Specyfika wykładni prawa karnego w kontekście brzmienia i celu prawa Unii Europejskiej*. Warszawa: Wolters Kluwer.
8. Stefański, R. A. (red.). (2015). *Kodeks karny. Komentarz*. Warszawa: C. H. Beck.
9. Stefański, R. A. (2016). Art. 180(a). W: M. Filar (red.), *Kodeks karny. Komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer.
10. Stefański, R. A. (2010). Ustawowe zaostrenie represji za przestępstwa komunikacyjne, *Prokuratura i Prawo*, nr 7–8, 14.

* * *

Art. 180a of the Penal Code in the context of the EU principle of mutual recognition of driving licenses

Abstract

The aim of the study is to analyse the objective features of art. 180a of the Penal Code in relation to the provisions of the EU Directive 2006/126/EC and the jurisprudence of the Court of Justice, as well as to show that the correct interpretation of the features of the type in question is a pro-community interpretation. The study focuses mainly on the impact of having a foreign driving license at the time of the act on the issue of criminal

liability under art. 180a of the Penal Code, which in the described circumstances is related to the issue of mutual recognition of driving licenses. The article compares the national regulations with the relevant EU legislation, based on the analysis of the jurisprudence of the Court of Justice on the interpretation of the provisions of the EU Directive 2006/126/EC. The juridical analysis contained in the article shows a number of premises (resulting from EU law and jurisprudence) from which the criminal liability under art. 180a arises. The article is to constitute the basis for the correct determination of the circle of legal regulations that define the criminal law assessment of the behaviour of persons accused of committing a prohibited act under art. 180a and to make the right choice of interpretation of the features of the type under consideration by lawyers.

Key words

Objective features, withdrawal of driving license, principle of mutual recognition of driving licenses, substantive interpretation.