



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VII kadencja

Druk nr 2169

Warszawa, 3 stycznia 2014 r.

Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- o zmianie ustawy - Kodeks karny.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Andrzeja Dudę.

(-) Andrzej Adamczyk; (-) Jan Krzysztof Ardanowski; (-) Marek Ast; (-) Zbigniew Babalski; (-) Barbara Bartuś; (-) Włodzimierz Bernacki; (-) Andrzej Bętkowski; (-) Mariusz Błaszczak; (-) Edward Czesak; (-) Andrzej Duda; (-) Jacek Falfus; (-) Szymon Giżyński; (-) Józefa Hrynkiewicz; (-) Michał Jach; (-) Wiesław Janczyk; (-) Grzegorz Janik; (-) Wojciech Jasiński; (-) Izabela Kloc; (-) Robert Kołakowski; (-) Leonard Krasulski; (-) Elżbieta Kruk; (-) Krzysztof Lipiec; (-) Marek Łatas; (-) Marzena Machałek; (-) Jerzy Materna; (-) Grzegorz Matusiak; (-) Beata Mazurek; (-) Kazimierz Moskal; (-) Stanisław Ożóg; (-) Krystyna Pawłowicz; (-) Piotr Polak; (-) Piotr Pyzik; (-) Elżbieta Rafalska; (-) Bogdan Rzońca; (-) Grzegorz Schreiber; (-) Jarosław Sellin; (-) Jerzy Szmit; (-) Stanisław Szwed; (-) Janusz Śniadek; (-) Krzysztof Tchórzewski; (-) Ryszard Terlecki; (-) Jan Warzecha; (-) Jadwiga Wiśniewska; (-) Elżbieta Witek; (-) Sławomir Zawiślak.

Ustawa

z dnia 2014 r.

o zmianie ustawy - Kodeks karny

Art. 1

W ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. –Kodeks karny (Dz. U. 1997 Nr 88 poz. 553 z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) W art. 44 § 6 otrzymuje brzmienie:

„§ 6. W razie skazania za przestępstwo polegające na naruszeniu zakazu wytwarzania, posiadania, obrotu, przesyłania, przenoszenia, przewozu określonych przedmiotów lub prowadzenia określonych przedmiotów (pojazdów) w określonych warunkach, sąd może orzec, a w wypadkach przewidzianych w ustawie orzeka, ich przepadek.”;

2) W art. 69 po § 4 dodaje się § 5 w brzmieniu:

„§ 5. Zawieszenia wykonania kary pozbawienia wolności nie stosuje się wobec sprawcy przestępstwa określonego w art. 173 § 3 i 4 lub w art. 177 § 2, popełnionego w warunkach określonych w art. 178 § 1.”;

3) W art. 173 § 4 otrzymuje brzmienie:

„§ 4. Jeżeli następstwem czynu określonego w § 2 jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób, sprawca

podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10.”;

4) W art. 177 § 2. otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Jeżeli następstwem wypadku jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, sprawca

podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10.”;

5) Art. 178 otrzymuje brzmienie:

„Art. 178. § 1. Skazując sprawcę, który popełnił przestępstwo określone w art. 173, 174 lub 177 znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub

zbiegł z miejsca zdarzenia, sąd orzeka karę pozbawienia wolności przewidzianą za przypisanie sprawcy przestępstwo w wysokości od dolnej granicy ustawowego zagrożenia zwiększonego o połowę do górnej granicy tego zagrożenia zwiększonego o połowę.

§ 2. W wypadku określonym w § 1, jeśli skutkiem popełnienia przestępstwa jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, orzeka się przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę. Art. 44 § 5 i 8 stosuje się odpowiednio.

§ 3. W wypadku, gdy pojazd mechaniczny, o którym mowa w § 2, nie jest własnością sprawcy bądź nie można orzec jego przepadek z innych przyczyn faktycznych lub prawnych, sąd orzeka przepadek równowartości tego pojazdu.

§ 4. Jeżeli pojazd mechaniczny, o którym mowa w § 2, stanowi współwłasność, orzeka się przepadek udziału należącego do sprawcy lub przepadek równowartości tego udziału.

§ 5. Jeżeli szczególne względy przemawiają przeciwko orzeczeniu przepadku pojazdu mechanicznego lub jego równowartości, sąd zamiast przepadku orzeka nawiązkę.”;

6) W art. 178a § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. Kto, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, prowadzi pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym,

podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.”;

7) Po art. 180 dodaje się art. 180a w brzmieniu:

Art. 180a. Kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu prowadzi pojazd, nie mając do tego uprawnienia, które utracił w związku z uprzednim orzeczeniem środka karnego, o którym mowa w art. 39 pkt. 3, w warunkach określonych w art. 42 § 2-4

podlega karze grzywny, ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.

Art. 2

Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Projekt ustawy stanowi działanie zmierzające w kierunku oczekiwanego przez opinię publiczną zwalczania problemu prowadzenia pojazdów oraz powodowania wypadków z ofiarami śmiertelnymi przez osoby nietrzeźwe.

W ciągu ostatniego miesiąca doszło do trzech dramatycznych zdarzeń drogowych, z których jedno przybrało rozmiar tragicznej katastrofy.

W dniu 17 grudnia 2013 r. kobieta, u której wykazano 1 promil alkoholu w wydychanym powietrzu, wjechała samochodem w przejście podziemne w Warszawie i tylko cudem nie doszło w trakcie tego wypadku do ofiar śmiertelnych.

2 stycznia 2014 r. w Bielsku pod Międzychodem osoba nietrzeźwa prowadząca samochód spowodowała wypadek, wskutek którego jedna osoba znalazła się w stanie ciężkim w szpitalu, zaś druga – 5 – letnia dziewczynka – zmarła.

Do najbardziej tragicznej katastrofy doszło 2 stycznia 2014 r. w Kamieniu Pomorskim, gdzie kierowca, u którego stwierdzono 2 promile alkoholu w wydychanym powietrzu, jadąc samochodem doprowadził do śmierci 6 osób.

Do podobnych wypadków doszło: 11 grudnia 2013 r. w Czarnówce pod Otwockiem (śmierć 13-letniego chłopca) oraz w październiku minionego roku w Łodzi (śmierć 63-letniej kobiety i 10-letniego chłopca).

Seria tych wypadków wskazuje jednoznacznie, że instrumenty prawne mające zapobiegać zjawisku kierowaniu pojazdami w stanie nietrzeźwości nie zdaje egzaminu. Posłowie Prawa i Sprawiedliwości złożyli 21 grudnia 2012 r. do Laski Marszałkowskiej projekt kompleksowej nowelizacji Kodeksu Karnego, który bardzo znacząco podnosi zagrożenie karne w przypadku spowodowania katastrofy komunikacyjnej ze skutkiem śmiertelnym. Przez ponad rok, zarówno Pani Marszałek Ewa Kopacz, jak i Pan Poseł Witold Pahl, przewodniczący Komisji Kodyfikacyjnej na której odbywa się I czytanie projektu, nie zdołali doprowadzić do jakiegokolwiek

postępu prac nad nowelizacją. Klub Parlamentarny składa wniosek o przyspieszenie prac legislacyjnych i rozpatrzenie projektu z grudnia 2012 r. na najbliższym posiedzeniu Sejmu RP, przedkładając jednocześnie niniejszy projekt, stanowiący rozwiązanie komplementarne wobec poprzedniego i postulujący szereg nowych rozwiązań w zakresie przedstawionego problemu.

Projekt przewiduje:

1. Podwyższenie zagrożenia karą w przypadku nieumyślnego spowodowania katastrofy komunikacyjnej ze skutkiem śmiertelnym lub ciężkim uszczerbkiem na zdrowiu – obecnie od 6 miesięcy do lat 8 – do od 1 roku do 10 lat pozbawienia wolności (art. 173 § KK). Podobne zaostrożenie dotyczyć będzie spowodowania wypadku ze skutkiem śmiertelnym lub ciężkim uszczerbkiem na zdrowiu (Art. 177 § 2 KK). W przypadku prowadzących pojazdy w stanie nietrzeźwości lub odurzenia, zastosowanie reguł podwyższania wymiaru kary z art. 178 § 1 KK spowoduje zwiększenie maksymalnego wymiaru do 15 lat pozbawienia wolności.
2. Wprowadzenie zniesienia możliwości zawieszania kary pozbawienia wolności dla sprawców wypadków ze skutkiem śmiertelnym, spowodowanych w stanie nietrzeźwości lub odurzenia (art. 69§5).
3. Wprowadzenie możliwości konfiskaty pojazdów sprawców wypadków i katastrof skutkujących ofiarami śmiertelnymi, które zostały spowodowane w stanie nietrzeźwości lub odurzenia (art. 178 § 2-5 oraz art. 44 § 6 KK). Rozwiązanie takie było rozważane przez Prawo i Sprawiedliwość już od 2006 roku. W kwietniu minionego roku rozwiązanie o podobnym charakterze zostało odrzucone przez Sejm RP – obecnie przedkładana propozycja różni się od tamtego projektu brakiem zróżnicowania stopnia nietrzeźwości lub odurzenia i ograniczeniem tego środka tylko to wypadków i katastrof ze skutkiem śmiertelnym.
4. Zmiana proponowana w art. 180a ma wprowadzić karalność z zagrożeniem do dwóch lat pozbawienia wolności dla osób, które mimo orzeczenia przez sąd zakazu prowadzenia pojazdu w związku z dokonaniem przestępstwa w

stanie nietrzeźwym prowadzą samochód. Dotychczas czyn taki stanowił jedynie wykroczenie.

Projekt nie niesie obciążenia dla budżetu państwa ani jednostek samorządu terytorialnego. Projekt nie jest w większości swego zakresu objęty prawem Unii Europejskiej, zaś w części dotyczącej przypadku samochodu jest zgodny z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi zajęcia i konfiskaty narzędzi oraz zysków pochodzących z przestępstwa.

Warszawa, 22 stycznia 2014 r.

BAS-WAPEiM-27/14

Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia prawna

w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Andrzej Duda)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2012 r. poz. 32, ze zmianami) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Przedstawiony poselski projekt ustawy przewiduje zmianę artykułów: 44, 69, 173, 177, 178 i 178a oraz dodanie artykułu 180a w ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. Nr 88, poz. 553, ze zmianami).

Zmiany dotyczą stosowania instytucji przepadku do pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, jeśli sprawca znajdował się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. Projekt zakłada także podwyższenie granic górnej i dolnej zagrożenia karą pozbawienia wolności w przypadku skazania za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji popełnione w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego.

Projekt przewiduje, że ustawa wejdzie w życie po upływie trzech miesięcy od dnia ogłoszenia.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

Biorąc pod uwagę przedmiot projektu ustawy należy wskazać decyzję ramową Rady 2005/212/WSiSW z dnia 24 lutego 2005 r. w sprawie konfiskaty korzyści, narzędzi i mienia pochodzących z przestępstwa (Dz. Urz. UE L 68 z 15.3.2005 r., str. 49).

3. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

Decyzja ramowa Rady 2005/212/WSiSW m.in. zobowiązuje państwa członkowskie do podjęcia niezbędnych środków w celu umożliwienia konfiskaty, w całości lub w części, narzędzi i korzyści z przestępstw zagrożonych karą pozbawienia wolności w wymiarze powyżej jednego roku lub mienia, którego wartość odpowiada takim korzyściom (art. 2 decyzji ramowej).

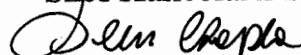
Decyzja ramowa definiuje „narzędzie” jako każde mienie (rzecz) użyte lub którego zmierza się użyć w jakikolwiek sposób, w całości lub w części, do popełnienia przestępstwa lub przestępstw (art. 1 tiret trzecie). Uwzględniając szeroki zakres pojęcia „narzędzie”, należy uznać, że „przepadek pojazdu mechanicznego” jest „konfiskatą narzędzia służącego do popełnienia przestępstwa” w rozumieniu decyzji.

Projekt jest zgodny z decyzją ramową Rady 2005/212/WSiSW.

4. Konkluzja

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny jest zgodny prawem Unii Europejskiej.

Szef Kancelarii Sejmu



Lech Czapla

Warszawa, 22 stycznia 2014 r.

BAS-WAPEiM-28/14

Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia prawna

w sprawie stwierdzenia – w trybie art. 95a ust. 3 regulaminu Sejmu – czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Andrzej Duda) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej

Przedstawiony poselski projekt ustawy przewiduje zmianę artykułów: 44, 69, 173, 177, 178 i 178a oraz dodanie artykułu 180a w ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. Nr 88, poz. 553, ze zmianami).

Zmiany dotyczą stosowania instytucji przepadku do pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, jeśli sprawca znajdował się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. Projekt zakłada także podwyższenie granic górnej i dolnej zagrożenia karą pozbawienia wolności w przypadku skazania za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji popełnione w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego.

Decyzja ramowa Rady 2005/212/WSiSW z dnia 24 lutego 2005 r. w sprawie konfiskaty korzyści, narzędzi i mienia pochodzących z przestępstwa (Dz. Urz. UE L 68 z 15.3.2005 r., str. 49; dalej: decyzja ramowa) m.in. zobowiązuje państwa członkowskie do podjęcia niezbędnych środków w celu umożliwienia konfiskaty, w całości lub w części, narzędzi i korzyści z przestępstw zagrożonych karą pozbawienia wolności w wymiarze powyżej jednego roku lub mienia, którego wartość odpowiada takim korzyściom (art. 2 ust. 1 decyzji ramowej).

Na podstawie obowiązującego kodeksu karnego sąd może orzec, a w wypadkach wskazanych w ustawie orzeka, przepadek przedmiotów, które służyły lub były przeznaczone do popełnienia przestępstwa (art. 44 § 2 k.k.). Zgodnie z orzecznictwem Sądu Najwyższego pojazd mechaniczny stanowi przedmiot czynności wykonawczej przestępstwa określonego w art. 178a § 1 k.k. (prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego), a więc nie należy do kategorii przedmiotów, które służą lub są przeznaczone do popełnienia przestępstwa. Zdaniem SN wyłączona jest tożsamość przedmiotu czynności wykonawczej danego typu

przestępstwa i przedmiotu służącego do jego popełnienia. W nauce prawa karnego oba te pojęcia mają inne znaczenie i występują w odmiennych funkcjach. Przedmiot czynności wykonawczej nie służy, w rozumieniu przepisu art. 44 § 2 k.k., popełnieniu przestępstwa, lecz współokreśla samą istotę typu przestępstwa. W konsekwencji, sąd nie może – na podstawie art. 44 § 2 k.k. – orzec przepadku pojazdu mechanicznego, którym porusza się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego sprawca przestępstwa¹.

Zaproponowana w projekcie zmiana art. 44 § 6 k.k. daje – w określonych okolicznościach – podstawę do orzeczenia przepadku pojazdu mechanicznego, prowadzonego przez sprawcę w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. W takiej sytuacji pojazd mechaniczny będzie „narzędziem” w rozumieniu decyzji ramowej. Decyzja ramowa definiuje „narzędzie” jako każde mienie (rzecz) użyte lub którego zamierza się użyć w jakikolwiek sposób, w całości lub w części, do popełnienia przestępstwa lub przestępstw (art. 1 tiret trzecie).

Należy więc uznać, że w zakresie wprowadzenia możliwości orzekania przepadku pojazdu mechanicznego w przypadku popełnienia przestępstwa z art. 178a § 1 k.k. projekt ma charakter projektu wykonującego przepis art. 2 ust. 1 decyzji ramowej Rady 2005/212/WSiSW.

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny może zostać uznany przez Marszałka Sejmu RP za **projekt ustawy wykonującej** prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 96a regulaminu Sejmu.

Szef Kancelarii Sejmu


Lech Czapla

¹ Uchwała SN z dnia 30 października 2008 r., sygn. I KZP 20/08, wyrok SN z dnia 12 maja 2009 r., sygn. IV KK 110/09



RZECZPOSPOLITA POLSKA

PROKURATOR GENERALNY

PG VII G 025/30/14

Warszawa, dnia 13.02. 2014 r.

SEKRETARIAT SZEFA KS

L.dz.

Data wpływu14...02...2014...

Pan

Lech Czapla

Szef Kancelarii Sejmu

Prezjum Państwa Ministra

W odpowiedzi na pismo z dnia 30 stycznia 2014 r., nr GMS-WP-173-21/14, dotyczące poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny, przekazanego do zaopiniowania Prokuratorowi Generalnemu w trybie art. 3 ust. 1 pkt 9 ustawy z dnia 20 czerwca 1985 r. o prokuraturze (Dz. U. z 2011 r. Nr 270, poz. 1599, z późn. zm.), uprzejmie przedstawiam następujące stanowisko.

Przedłożony projekt ukierunkowany jest na zaostrzenie represji karnej w obszarze wybranych przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, w tych wszystkich wypadkach, gdy sprawca *in tempore criminis* znajdował się w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia. Zaostrzenie represji karnej ma dotyczyć sprawców przestępstw katastrofy komunikacyjnej w typie umyślnym i nieumyślnym, kwalifikowanych jednakże przez następstwo w postaci śmierci człowieka lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu wielu osób (art. 173 § 3 i 4 k.k.) oraz wypadku komunikacyjnego ze skutkiem śmiertelnym (art. 177 § 2 k.k.). Wśród instrumentów wpisujących się w osiągnięcie powyższego celu projektodawcy zakładają wyłączenie instytucji warunkowego zawieszenia wykonania orzeczonej kary pozbawienia wolności w odniesieniu do sprawców wskazanych przestępstw, zaostrzenie ustawowego zagrożenia sankcją karną, zarówno

w dolnej jak i górnej jego granicy w odniesieniu do typów przestępstw z art. 173 § 4 k.k. i 177 § 2 k.k. – przestępstwa te mają być zagrożone karą od roku do lat 10 (obecne zagrożenie karą pozbawienia wolności wynosi od 6 miesięcy do lat 8) i ostatecznie wprowadzenie regulacji obligatoryjnego przepadku pojazdów mechanicznych, a w sytuacji braku możliwości jego orzeczenia, przepadku równowartości, przy czym projektodawcy zakładają możliwość odstąpienia od możliwości orzeczenia przepadku na rzecz nawiązki w sytuacji, gdy *„szczególne względy przemawiają przeciwko orzeczeniu przepadku pojazdu mechanicznego lub jego równowartości”*. Projektodawcy zakładają również zaostrzenie represji karnej w odniesieniu do przestępstwa prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości poprzez wprowadzenie w miejsce dotychczasowego zagrożenia alternatywnego karą grzywny, ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności, zagrożenia wyłącznie terminową karą pozbawienia wolności w zakresie od 3 miesięcy do lat 5. Ponadto projekt zakłada wprowadzenie nowego typu przestępstwa (art. 180a) polegającego na prowadzeniu pojazdu bez uprawnień, jeżeli utrata uprawnień nastąpiła *„w związku z uprzednim orzeczeniem środka karnego, o którym mowa w art. 39 pkt. 3, w warunkach określonych w art. 42 § 2 – 4”*, zagrożonego karą grzywny, ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.

Dokonując oceny przedstawionych propozycji, należy stwierdzić, że stanowią one, co bezpośrednio wynika z uzasadnienia opiniowanego projektu, reakcję na bulwersujące opinię publiczną przykłady szczególnie ciężkich przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji popełnionych przez sprawców znajdujących się w czasie czynu w stanie nietrzeźwości. Tym samym projektodawcy pokładają, jak się wydaje, nadmierną ufność w prewencyjną funkcję zagrożenia karnego jako czynnika, który istotnie determinuje poziom przestępczości w odniesieniu do określonej kategorii czynów zabronionych. Jednocześnie projektodawcy czynią to w oderwaniu od rzetelnej analizy obecnie obowiązujących regulacji, które, co należy szczególnie wyraźnie podkreślić, odznaczają się wysokim poziomem punitwności. Tytułem przykładu należy zauważyć, że za przestępstwo spowodowania wypadku drogowego ze skutkiem

śmiertelnym, w sytuacji, gdy sprawca w czasie czynu znajdował się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego sąd ma możliwość orzeczenia kary 12 lat pozbawienia wolności. Wprowadzenie rozwiązań, które podwyższą możliwy do orzeczenia wymiar terminowej kary pozbawienia wolności za wskazane przestępstwo do lat 15, należy ocenić jako zabieg legislacyjny w istocie pozbawiony zakładanego prewencyjnego oddziaływania zagrożenia karnego na potencjalnych sprawców wskazanych czynów zabronionych. Podkreślić należy, że choć zarówno sama penalizacja określonych zachowań, jak i w pewnym zakresie również ustawowe zagrożenie karą przewidzianą za dane przestępstwo wykazuje pewne właściwości w zakresie społecznego oddziaływania prewencyjnego, to niewątpliwie upatrywanie w powyższym instrumencie zasadniczego narzędzia oddziaływania prewencji jest nieporozumieniem. Należy bowiem podnieść, że kształtowanie określonych postaw społecznych jest procesem długotrwałym, istotnie determinowanym kulturowo, osadzającym się na wypracowaniu określonych społecznych norm powstrzymujących, w tym wdrożeniu jednoznacznych ocen społecznych dotyczących prowadzenia pojazdów mechanicznych w stanie nietrzeźwości. W istocie zatem efektywna walka z powyższym wysoce nagannym zjawiskiem społecznym winna odbywać się przede wszystkim przy zastosowaniu innych niż prawnokarne formy oddziaływania społecznego. Warto zauważyć, że proponowane modyfikacje zagrożenia karnego skutkują sprzecznościami w zakresie przyjętego przez ustawodawcę modelu sankcji karnych, w którym za umyślne przestępstwo spowodowania ciężkiego uszczerbku na zdrowiu (art. 156 § 1 k.k.) będzie groziła taka sama kara jak za wypadek w ruchu drogowym, którego następstwem jest ciężki uszczerbek na zdrowiu (art. 177 § 2 k.k.), cechujący się przecież od strony podmiotowej nieumyślnością, a wypadku wystąpienia okoliczności zaostrzającej, za spowodowanie tego samego skutku możliwe będzie orzeczenie kary 15 lat pozbawienia wolności. W istocie zatem proponowane rozwiązania skutkować będą wprowadzeniem rozwiązań sprzecznych z przyjętymi modelami sankcji karnych, dostosowanych do rozpoznanego na płaszczyźnie abstrakcyjnej stopnia społecznej szkodliwości określonych zachowań, w tym koniecznego różnicowania zagrożeń w odniesieniu do typów umyślnych i

nieumyślnych czynów zabronionych, godzących w tożsame dobra prawne. Rozwiązania powyższe skutkować będą nieznajdującym żadnego uzasadnienia aksjologicznego i niewystępującym w Kodeksie karnym ujednoczeniem zagrożenia karnego określonych typów czynów zabronionych, znamionem tożsamym skutkiem, w których ustawodawca wprowadza jednolite następstwa karne w odniesieniu do typu umyślnego i nieumyślnego naruszenia tego samego dobra prawnego.

Krytycznie należy odnieść się również do propozycji instytucjonalnego wyłączenia warunkowego zawieszenia wykonania kary pozbawienia wolności w odniesieniu do sprawców analizowanej kategorii przestępstw, którzy *in tempore criminis* znajdowali się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo zbiegli z miejsca zdarzenia. Należy zauważyć, że ustawodawca ma obowiązek tak kształtować instytucje wymiaru kar i środków karnych, aby zagwarantować sądowi możliwość dostosowania wymiaru kary do stopnia zawinienia określonego przestępstwa będącego przedmiotem procesu karnego (funkcja limitująca winy). Warto również pamiętać, że norma karna (norma sankcjonująca) ma charakter abstrakcyjny w stosunku do konkretnych zachowań wyczerpujących jej hipotezę, obejmując niezwykle zróżnicowane stany faktyczne, zarówno pod względem zawinienia, jak i stopnia społecznej szkodliwości. Należy mieć zatem na uwadze, że przestępstwo z art. 177 § 2 k.k. w zw. z art. 178 k.k. zaistnieje także wówczas, gdy sprawca w niewielkim stopniu przekroczy ustawowy próg stanu nietrzeźwości, bezpośrednią przyczyną wypadku będzie naruszenie określonej reguły postępowania w ruchu lądowym (innej niż stan nietrzeźwości w czasie prowadzenia pojazdu mechanicznego), a skutki wypadku będą dotyczyć osób dla niego najbliższych. Warto pamiętać, że zwłaszcza w kategorii przestępstw nieumyślnych, ustawowe wyłączenie instytucji probacyjnych jest szczególnie kontrowersyjne, nie tylko z przyczyn systemowych (ustawodawca nie przewiduje wyłączenia stosowania analizowanej instytucji w odniesieniu do recydywistów (art. 64 § 1 k.k.), ale przewiduje je już do sprawców nieumyślnego wypadku drogowego popełnionego przy zaistnieniu omawianej okoliczności zaostrzającej), ale również z przyczyn kryminalnopolitycznych, gdzie izolacja w warunkach więziennych sprawcy jest rozwiązaniem pogłębiającym negatywne skutki

społeczne popełnionego przestępstwa (np. wówczas, gdy w wypadku ginie małżonek sprawcy, a on sam jest jedynym żywicielem i opiekunem małoletnich dzieci). Wydaje się zatem, że w odniesieniu do analizowanej grupy przestępstw wyłączenie instytucji warunkowego zawieszenia wykonania kary jest rozwiązaniem nietrafnym. Warto wspomnieć w tym miejscu, że aktualnie w Ministerstwie Sprawiedliwości opracowywany jest projekt *ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny i niektórych innych ustaw* wprowadzający instytucjonalne ograniczenia stosowania instytucji warunkowego zawieszenia wykonania kary pozbawienia wolności, które w założeniach projektu mogłoby znajdować zastosowanie wyłącznie w odniesieniu do kary pozbawienia wolności orzeczonej w wymiarze do jednego roku. Powyższe rozwiązania połączone są jednak z gruntownym przemodelowaniem systemu kar i środków karnych, w tym wprowadzeniu kar mieszanych oraz rozwiązań istotnie zwiększających stopień dolegliwości kar wolnościowych.

Krytycznie należy odnieść się również do zakładanego w projekcie obligatoryjnego przepadku „w razie skazania za przestępstwo (...) *prowadzenia określonych przedmiotów (pojazdów) w określonych warunkach*” (projektowany art. 44 § 6). Pomijając wysoce niefortunną semantycznie redakcję tego zwrotu, należy zwrócić uwagę na błędne umiejscowienie wskazanej wypowiedzi normatywnej, a więc w jednostce redakcyjnej art. 44 § 6 k.k. regulującej przepadek przedmiotów, których wytwarzanie, posiadanie, obrót, przesyłanie, przenoszenie lub przewóz jest zakazane, w sytuacji, gdy celem projektodawcy jest wprowadzenie obligatoryjnego przepadku przedmiotu służącego do popełnienia przestępstwa, a więc pojazdu mechanicznego. W istocie zatem przepadek taki stanowi odmianę przepadku określonego w art. 44 § 2, a jeżeli projektodawca chce wprowadzić jego obligatoryjność, winien to uczynić nie w jednostce art. 46 k.k., ale właśnie w art. 178 k.k. Należy jednocześnie zauważyć, iż wprowadzenie względnej obligatoryjności przepadku pojazdu lub jego równowartości (projektodawca dopuszcza w wyjątkowych wypadkach możliwość orzeczenia zamiast przepadku nawiązki) nie wydaje się właściwym rozwiązaniem. Warto zwrócić uwagę, że w odniesieniu do analizowanych typów przestępstw (katastrofa w komunikacji, wypadek ze skutkiem śmiertelnym) najczęściej w wyniku zdarzenia dochodzi do

zniszczenia pojazdu, którym poruszał się sprawca zdarzenia, a co z tym związane najczęściej nie stanowi on już istotnego waloru ekonomicznego. Tym samym orzeczenie przepadku pojazdu w tych warunkach może być pozbawione zakładanego przez projektodawców znaczenia zarówno zabezpieczającego, jak i zwiększającego poziom dolegliwości sankcji karnej. Warto przy tym pamiętać, iż w aktualnym stanie prawnym sąd ma już możliwość orzeczenia przepadku pojazdu służącego do popełnienia przestępstwa.

Ostatecznie poważne zastrzeżenia budzi projektowany typ przestępstwa prowadzenia pojazdu bez uprawnień w sytuacji utraty tych uprawnień „w związku z uprzednim orzeczeniem środka karnego, o którym mowa w art. 39 pkt. 3, w warunkach określonych w art. 42 § 2-4”. Lakoniczne uzasadnienie projektu czyni trudnym do ustalenia *ratio legis* powyższej regulacji. Projektodawcy ograniczają się bowiem do stwierdzenia, że w aktualnym stanie prawnym prowadzenie pojazdu bez uprawnień „*mimo orzeczenia przez sąd zakazu prowadzenia pojazdu w związku z dokonaniem przestępstwa w stanie nietrzeźwym (...) stanowi jedynie wykroczenie*”. Projektodawcy zdają się zatem zapominać, że w odniesieniu do przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji popełnionych w stanie nietrzeźwości sąd obligatoryjnie orzeka środek karny zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. Sprawca, który w czasie obowiązywania przedmiotowego środka karnego prowadzi pojazd mechaniczny dopuszcza się przestępstwa z art. 244 k.k., zagrożonego karą do 3 lat pozbawienia wolności. Jeśli zaś intencją projektodawców jest kryminalizacja zachowań prowadzenia pojazdu mechanicznego bez uprawnień, mimo uprzedniego orzeczenia środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów, który już jednak nie obowiązuje (przykładowo upłynął czas na który orzeczono przedmiotowy środek karny), to należy stwierdzić, że brak jest jakichkolwiek argumentów merytorycznych uzasadniających szczególne traktowanie tej grupy osób w stosunku do innych, którzy dopuszczają się tożsamego zachowania, nie wspominając już o tej okoliczności, że fakt uprzedniego skazania sprawcy ulega zatarciu, w tym zatarciu ulegają rozstrzygnięcia wyroku skazującego dotyczącego terminowego środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów, co w znacznej części czyni projektowaną regulację wysoce ułomną, bowiem

z chwilą zatarcia skazania osobę uważa się za niekarną, przy czym dotyczy to wszelkich rozstrzygnięć wyroku skazującego, a więc również środków karnych.

Proponowane rozwiązania dotyczące zaostrenia represji karnej za prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości (art. 178a § 1 k.k.) należy uznać za nietrafne. Warto bowiem zauważyć, że w odniesieniu do sprawców wskazanych przestępstw elementem istotnie wpływającym na poziom dolegliwości sankcji karnej jest nie tyle zagrożenie karą, co właśnie obligatoryjność orzeczenia środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. To właśnie ten element sankcji karnej, jak wykazuje praktyka, niesie ze sobą najpoważniejszą dolegliwość dla osoby skazanej, eliminując ją przecież z możliwości prowadzenia pojazdów, co przy wymaganiach współczesnego świata, zarówno w aspekcie życia osobistego, jak i zawodowego jednostki, jest niewątpliwie niezwykle istotną uciążliwością. Warto podkreślić jednocześnie, iż obowiązująca w obecnym stanie prawnym sankcja przewidująca możliwość orzeczenia kary pozbawienia wolności do lat 2 wydaje się być wystarczająca, z punktu widzenia zarówno prewencyjnego oddziaływania zagrożenia karnego, jak i konieczności zastosowania adekwatnej reakcji karnej w stosunku do skrajnych zachowań, cechujących się wysokim stopniem społecznej szkodliwości czynu i wysokim stopniem zawinienia.

Podsumowując powyższe uwagi, należy stwierdzić, że przedłożony do zaopiniowania projekt cechują liczne i poważne błędy merytoryczne. Stanowi on jednocześnie przykład nie tylko wadliwej legislacji, ale również działań, których w obszarze regulacji prawa karnego należy unikać, działań motywowanych aktualnymi wydarzeniami życia społecznego, bez jednoczesnej pogłębionej refleksji nad alternatywnymi do prawa karnego sposobami przeciwdziałania określonym negatywnym zjawiskom społecznym, jak i w oderwaniu od rzetelnej oceny obowiązujących regulacji prawnych, ich skuteczności oraz skutków społeczno – ekonomicznych projektowanych zmian.

Z piśmiennym
A. Seremet
Andrzej Seremet

**Państwowa Agencja
Rozwiązywania Problemów
Alkoholowych**

Warszawa, dn. 13 lutego 2014 roku

355
ANA/...../DPPr/KD/2014

SEKRETARIAT SZEFA KS

L.dz.

Data wpływu ..17..02..2014.....

Pan

Lech Czapla

Szef

Kancelarii Sejmu

Stanisław Patek Minister

W odpowiedzi na pismo z dnia 30 stycznia 2014 r. znak: GMS-WP-173-27/14 Państwowa Agencja Rozwiązywania Problemów Alkoholowych uprzejmie informuje, że do poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy Kodeks karny zgłasza następujące uwagi:

1. W odniesieniu do propozycji obostrzenia odpowiedzialności karnej za czyny z art. 173, 177, 178a jak również propozycji zniesienia możliwości zawieszenia kary pozbawienia wolności dla sprawców wypadków ze skutkiem śmiertelnym zauważyć należy, że od ostatnich 9 lat liczba wypadków samochodowych spowodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu systematycznie maleje. W 2004 r. miały miejsce 5 781 takie wypadki zaś w 2012 już tylko 3407. Można zatem uznać, że kompleksowe i zróżnicowane oddziaływania obejmujące zarówno sankcje prawnokarne, jak i oddziaływania korekcyjne czy edukacyjne wydają się odnosić zauważalne efekty. Zdaniem PARPA niecelowe wydaje się być zatem zwiększanie stopnia represji karnej w odniesieniu do tej kategorii przestępstw. Zasadne wydaje się natomiast dążenie do możliwie dużego poziomu wykrywalności przypadków prowadzenia pojazdów



mechanicznych w stanie nietrzeźwości oraz zwiększenie oddziaływań psychokorekcyjnych i terapeutycznych wobec nietrzeźwych kierujących pojazdami.

2. W odniesieniu do przedstawionej propozycji obligatoryjnego orzekania przepadku pojazdu mechanicznego wątpliwości budzi możliwość orzekania przepadku równowartości pojazdu mechanicznego o ile nie jest on własnością sprawcy oraz możliwość orzeczenia przepadku udziału lub równowartości udziału sprawcy w sytuacji gdy pojazd mechaniczny stanowił współwłasność. Warto zwrócić uwagę na fakt, że w zależności od wartości pojazdu stopień dolegliwości dla osoby skazanej będzie mógł mieć wysoce zróżnicowany charakter co będzie pozostawało bez żadnego związku z rozmiarem wyrządzonej lub grożącej szkody, sposobem lub okolicznościami popełnienia czynu, rodzajem naruszonych reguł ostrożności i stopień ich naruszenia. W odniesieniu zaś do propozycji przepadku udziału we współwłasności zauważyć należy, iż w odniesieniu do zasadniczej większości przypadków dotyczyć to będzie współwłasności małżeńskiej mającej charakter współwłasności łącznej a co za tym idzie bez wyodrębnionych udziałów. Ponadto nie ulega wątpliwości, że orzeczenie takie skutkować będzie negatywnie na sytuację majątkową obojga małżonków. Zauważyć także należy, że orzeczenie przepadku udziału we współwłasności może w praktyce powodować bardzo istotne trudności związane z użytkowaniem pojazdu, z uwagi bowiem na treść art. 199 Kodeksu cywilnego do rozrządzenia rzeczą wspólną oraz do innych czynności, które przekraczają zakres zwykłego zarządu, potrzebna jest zgoda wszystkich współwłaścicieli.
3. W odniesieniu do zawartej w projekcie propozycji wprowadzenia nowego rodzaju przestępstwa polegającego na prowadzeniu uprawnień pojazdu bez wymaganych, które zostały utracone w związku z zastosowaniem środka karnego, o którym mowa w art. 39 ust. 3 kodeksu karnego zauważyć należy, iż działanie takie podlega już penalizacji zgodnie z art. 244 kk.

Z poważaniem

DYREKTOR
Państwowej Agencji Rozwiązywania
Probleatów Alkoholowych
Krzysztof Brzózka





PRZEWODNICZĄCY
KRAJOWEJ RADY SĄDOWNICTWA

Warszawa, 18 lutego 2014 r.

Nr WOK-020-12/14

Dot.: GMS-WP-173-27/14

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

Pan Adam PODGÓRSKI

L. dz.

Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu

Data wpływu 20.02.2014r.

szanowny Panie Ministrze!

W załączeniu, uprzejmie przesyłam opinię Krajowej Rady Sądownictwa z dnia 14 lutego 2014 r. w przedmiocie projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny.

Z poważaniem

Antoni

SSN Antoni Górski

OPINIA
KRAJOWEJ RADY SĄDOWNICTWA

z dnia 14 lutego 2014 r.

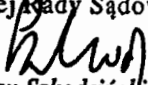
w przedmiocie projektu ustawy o zmianie ustawy - Kodeks karny

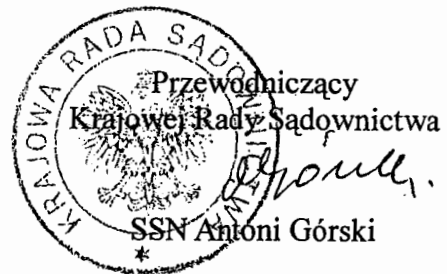
Krajowa Rada Sądownictwa, po zapoznaniu się z treścią przedstawionego projektu opiniuje go negatywnie. Rada zauważa, że nowelizacja polegająca na wprowadzeniu nowego instrumentu prawnego w postaci obligatoryjnego orzekania przez sąd przypadku pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę przestępstwa z art. 173, 174 oraz 177 i 178 kk., jeśli był on pod wpływem alkoholu lub środka odurzającego albo zbiegł z miejsca wypadku, a także obligatoryjne opublikowanie wizerunku sprawcy, nie wpłynie na efektywność zwiększenia skuteczności ścigania przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.

Negatywnie należy ocenić wyłączenie możliwości zawieszenia wykonania kary pozbawienia wolności wobec sprawcy przestępstw określonych w art. 173 § 3 i 4 oraz 177 § 2 kk, z uwagi na ograniczenie w ten sposób sądowego wymiaru kary.

Biuro Krajowej Rady Sądownictwa
ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

DYREKTOR
Wydziału Organizacyjnego i Kadr
Biura Krajowej Rady Sądownictwa


Marian Szkodziński



**WICEPRZEWODNICZĄCY
KRAJOWEJ RADY PROKURATURY**

Warszawa, dnia 19 lutego 2014 r.

KRP 001/87/14

dot. GMS-WP-173-27/14

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

Pan

L. dz.

Adam Podgórski

Data wpływu 20. 02. 2014 r.

Zastępca

Szeffa Kancelarii Sejmu RP

Szanowny Panie Ministrze!

Uprzejmie informuję, że Krajowa Rada Prokuratury na posiedzeniu w dniu 18 lutego 2014r. obradowała nad projektami zmian w ustawie kodeks karny.

Opiniowany projekt, wniesiony przez posłów Klubu Prawa i Sprawiedliwości jest przykładem próby tworzenia prawa w reakcji na wydarzenia o charakterze jednostkowym, nagłośnione medialnie. Wynika to jednoznacznie z treści uzasadnienia projektu, odwołującej się do trzech wydarzeń z udziałem kierujących znajdujących się w stanie nietrzeźwości. Tego rodzaju działaniom, nie opartym na rzeczywistej analizie stanu przestępczości, należy się przeciwstawić z całą stanowczością. Autorzy projektu postrzegają zarazem remedium na prowadzenie pojazdów w takim stanie jedynie w zaostrzeniu sankcji karnych. Jest to diagnoza zupełnie nieuzasadniona.

Proponowane zmiany są przy tym nieprzemyślane i nasuwają podstawowe zastrzeżenia także o charakterze konstytucyjnym. Dla przykładu należy wskazać projekt obligatoryjnej niemożności zawieszenia kary pozbawienia wolności zawarty w projektowanym art. 69 § 5 k.k. Jest to zaprzeczenie zasady swobodnego uznania sądu.

Wątpliwe także jest wprowadzenie możliwości przepadku pojazdu mechanicznego, którym poruszał się sprawca. Zupełnie zaś niezrozumiały jest postulat wprowadzenia nowego przestępstwa z art. 180a k.k. polegającego na prowadzeniu pojazdu, gdy prowadzący utracił uprawnienia do tego w wyniku orzeczenia środka karnego. Obecnie takie zachowanie jest już penalizowane na podstawie art. 244 k.k. i to w dodatku z wyższym zagrożeniem ustawowym,

niż proponowane w tym nowym przepisie. Nieprawdziwe jest zawarte w uzasadnieniu projektu stwierdzenie, że dotychczas czyn taki stanowił jedynie wykroczenie.

Z tych względów należy wyrazić jednoznacznie negatywną opinię o projekcie i postulować zaniechanie prac legislacyjnych nad nim.

z *opinią*
Mariusz Chudzik