

Jakub Stępień<sup>1</sup>

## **Quasi-przepadek pojazdu mechanicznego w znowelizowanym Kodeksie karnym**

Quasi-Forfeiture of a Motor Vehicle in the Amended Criminal Code

### **1. Wstęp**

W dniu 3 grudnia 2022 r. Prezydent RP podpisał lipcową nowelizację<sup>2</sup> k.k.<sup>3</sup>, w której znalazł się szereg rozwiązań generalnie zaostrzających odpowiedzialność karną oraz poszerzających zakres kryminalizacji<sup>4</sup>. Pośród najbardziej znaczących zmian należy wyróżnić m.in. obniżenie granicy wieku odpowiedzialności karnej za przestępstwa z art. 148 § 2 i 3 k.k. do 14 lat, ustanowienie jednolitej kary pozbawienia wolności, która wymierzana byłaby w przedziale od miesiąca do lat trzydziestu, wprowadzenie faktycznej kary „bezwzględnej” dożywotniego pozbawienia wolności poprzez dodanie art. 77 § 3 i 4 k.k., a także zmianę ogólnych dyrektyw sądowego wymiaru kary (art. 53 § 1 k.k.). Nowelizacja ta spotkała się z krytyką środowiska akademickiego, które zarzucało ustawodawcy „szafowanie strachem, terrorem i uprzedmiotowieniem obywatela”<sup>5</sup>. Jednym z najbardziej interesujących zagadnień wyrosłym na gruncie rzeczonej nowelizacji jest, z punktu widzenia praktyki wymiaru sprawiedliwości, wprowadzenie obligatoryjnego „przepadku” pojazdu

---

<sup>1</sup> Jakub Stępień – mgr, aplikant adwokacki / M.A., advocate trainee; ORCID: 0000-0003-4812-4806; ✉ [jakub.stepien@icloud.com](mailto:jakub.stepien@icloud.com).

<sup>2</sup> Ustawa z dnia 7 lipca 2022 r. o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, Dz.U. poz. 2600.

<sup>3</sup> Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny, Dz.U. 2018, poz. 1600, tekst jedn. ze zm., dalej: Kodeks karny, k.k.

<sup>4</sup> J. Majewski, *Prawo...*

<sup>5</sup> A. Barczak-Oplustil, M. Iwański, M. Małecki, S. Tarapata, *Populistyczna...*, s. 2 i n.

mechanicznego w stosunku do sprawcy przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, popełnionych w stanie nietrzeźwości lub po użyciu środków odurzających, który – jak postaram się wykazać poniżej – jest przypadkiem jedynie z nazwy, a samo rozwiązanie to bardziej przypomina samoistną karę, aniżeli środek opisany w rozdziale Va k.k.

W uzasadnieniu projektu ustawy wprowadzającej omawiane rozwiązanie wskazano na nagminność problemu przestępstw drogowych popełnianych w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego<sup>6</sup>. Jest to teza w pewnej mierze prawdziwa, albowiem Polska zmagą się z problemem, jakim jest nie tyle prowadzenie pojazdów mechanicznych w stanie nietrzeźwości, ile sama brawurowa jazda polskich kierowców. W 2020 r. w Polsce odnotowano niemal 66 zgonów w wypadkach drogowych na milion mieszkańców (co i tak stanowi duży progres w stosunku do 2010 r., wówczas bowiem liczba zgonów w wyniku wypadków drogowych przekraczała 100 na milion mieszkańców). Oznacza to, iż w 2020 r. w Europie więcej osób ginęło na drogach jedynie w takich krajach jak Rumunia, Łotwa, Serbia i Bułgaria<sup>7</sup>. Co zaś tyczy się *stricto* wypadków drogowych z udziałem czynnika alkoholowego, to na polskich drogach w 2021 r. doszło do nich 2488 razy, śmierć w nich poniosło 331 osób (14,7% ogółu zabitych; należy jednak zauważyć, iż nie tylko nietrzeźwi kierujący pojazdami są sprawcami wypadków drogowych, ale również piesi, którzy są pod działaniem alkoholu<sup>8</sup>), a 2805 osób odniosło obrażenia (10,6% ogółu rannych)<sup>9</sup>. Postępowań karnych przeciwko nietrzeźwym/odurzonym kierowcom wszczęto w 2021 r. 56 503, czyli niemal o 5000 więcej niż w roku poprzedzającym, natomiast aż o ponad 7000 mniej niż w 2013 r.<sup>10</sup> Generalnie obserwowalna jest znacząca tendencja spadkowa, chociaż w ostatnich 5 latach liczba wszczętych postępowań przeciwko kierującym pojazdami w stanie upojenia lub odurzenia utrzymuje się na poziomie ok. 50 000–55 000 rocznie<sup>11</sup>. Z powyższych danych wynika, że brawurowa jazda, a także jazda po spożyciu alkoholu lub innych substancji odurzających są istotnym społecznym problemem

---

<sup>6</sup> *Projekt ustawy o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw*, druk nr 2024, Sejm IX kadencji, s. 13.

<sup>7</sup> *15th Road...*, s. 52.

<sup>8</sup> E. Cybulska, E. Krajewska, *Analiza...*, s. 90.

<sup>9</sup> *Wypadki drogowe w Polsce...*, s. 68.

<sup>10</sup> *Wypadki drogowe w 2021 roku...*

<sup>11</sup> *Wypadki drogowe w 2021 roku...*

we współczesnej Polsce, jednakowoż statystyki wskazują na jego coraz rzadsze występowanie i o ile konieczne są środki zmierzające do możliwego wyeliminowania pijanych kierowców z polskich dróg, to powinny być one proporcjonalne do skali problemu.

## **2. Instytucja z artykułu 44b Kodeksu karnego „przypadkiem” jedynie z nazwy**

Uchwalony omawianą nowelą art. 44b k.k. umieszczony został w rozdziale Va k.k., który poświęcony jest przypadkowi i innym środkom kompensacyjnym. Zgodnie z nowo wprowadzonym przepisem sąd będzie obowiązany do orzeczenia przypadku pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym, ilekroć ustawa taki wymóg nałoży (art. 44b § 1 k.k.). Co za tym idzie, w hipotetycznej sytuacji, w której sprawca przestępstwa z art. 178a § 1 lub 4 k.k. prowadził będzie pojazd w ruchu lądowym, u którego zawartość alkoholu wynosiła nie mniej niż 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm<sup>3</sup> w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia, to na mocy również nowo uchwalonego art. 178a § 5 k.k. sąd będzie zobligowany do zastosowania wobec niego instytucji z art. 44b k.k., wobec czego pojazd, którym się on poruszał, ulegnie przypadkowi. Podobnie sytuacja będzie wyglądała w przypadku zastosowania art. 178 k.k., przewidującego zaostrzenie karalności wobec sprawcy katastrofy lub wypadku ze względu na wykrycie w jego organizmie alkoholu lub środków odurzających. Zgodnie bowiem z dodanym art. 178 § 3 k.k. w razie skazania, o którym mowa w art. 178 § 1 lub 1a, sąd orzeka wypadek, o którym mowa w art. 44b k.k. Generalnie zatem dwie grupy nietrzeźwych w szerokim tego słowa znaczeniu kierowców będą zagrożone obligatoryjnym przypadkiem prowadzonego pojazdu: sprawcy wypadków, katastrof tudzież osoby sprowadzające bezpośrednie niebezpieczeństwo tego typu katastrof, a także osoby „jedynie” prowadzące pojazd w warunkach opisanych w art. 178a § 5 k.k.

Zróznicowanie grup sprawców przestępstw drogowych, wobec których wprowadzona instytucja z art. 44b k.k. będzie miała zastosowanie, a także zasady wymierzania tego typu „przypadku” stoją w sprzeczności z założeniami leżącymi u podstaw przypadku jako takiego, a także ogólnymi regułami wymiaru sprawiedliwości karnej. Po pierwsze, wyznaczenie wobec sprawców przestępstwa z art. 178a k.k. swoistego „progu

upojenia”, powyżej którego prowadzony przez nich pojazd będzie ulegał przepadkowi i ustalenie go w wysokości 1,5 promila alkoholu we krwi lub 0,75 mg/dm<sup>3</sup> w wydychanym powietrzu, jest całkowicie arbitralne i niezrozumiałe, zwłaszcza w kontekście braku tego typu różnicowania w sytuacji, w której sprawca znajduje się nie w stanie nietrzeźwości, a pod wpływem środka odurzającego. Nie podlega wątpliwości teza, iż sprawca po spożyciu niewielkiej ilości narkotyków może mieć większą kontrolę nad prowadzonym przez siebie pojazdem, niż sprawca, u którego stężenie alkoholu we krwi wynosi np. 1,3 promila, zatem obiektywnie rzecz ujmując, sprowadza on mniejsze zagrożenie dla bezpieczeństwa komunikacji, przeto zagraża dobru prawnie chronionemu przez przepis karny w mniejszym stopniu, a przecież to właśnie fakt znajdowania się w opisanym w przepisie stanie wpływa na ocenę abstrakcyjnego stopnia społecznej szkodliwości opisywanych zachowań, co zakłada możliwość stopniowania tejże<sup>12</sup>. Brak tego rodzaju zniuansowania, a także brak jakiegokolwiek uzasadnienia dla stawiania takich granic godzi w paradigmat racjonalnego ustawodawcy<sup>13</sup>.

Jeszcze większe wątpliwości budzi nie tyle sam kształt instytucji z art. 44b k.k., ale zasady wymiaru tego quasi-przepadku. Zgodnie z art. 44b § 2 k.k.: „Jeżeli orzeczenie przepadku pojazdu mechanicznego z uwagi na jego zbycie, utratę, zniszczenie lub znaczne uszkodzenie jest niemożliwe lub niecelowe, albo jeżeli pojazd w czasie popełnienia przestępstwa nie stanowił wyłącznej własności sprawcy, zamiast przepadku pojazdu mechanicznego orzeka się przepadek równowartości pojazdu (...)”. Przez ową równowartość pojazdu uznać należy wartość pojazdu określoną w polisie ubezpieczeniowej na rok, w którym popełniono przestępstwo, a w razie jej braku średnią wartość rynkową ustaloną na podstawie dostępnych danych, bez powoływania w tym celu biegłego, którego powołać będzie można jedynie wtedy, gdy ustalenie średniej wartości rynkowej pojazdu nie jest możliwe ze względu na szczególne cechy tegoż. Wejście w życie omawianego przepisu oznaczało będzie, iż wymierzany przepadek nie będzie uzależniony od osobistych warunków sprawcy, tylko od czynników poniekąd przygodnych, co budzi uzasadnione wątpliwości z punktu widzenia konstytucyjnej zasady

---

<sup>12</sup> G. Bogdan, w: *Kodeks...*, s. 513.

<sup>13</sup> J. Wróblewski, *Teoria...*, s. 161–164.

proporcjonalności reakcji prawnokarnej oraz równości wobec prawa. Sytuacja, w której pijany kierowca, kierując swoim samochodem, spowoduje wypadek komunikacyjny, będzie prosta, niemniej jednak ilość hipotetycznych sytuacji, w których podobny czyn popełniony w podobnych okolicznościach będzie pociągał za sobą orzeczenie przepadku pojazdów o istotnie różniącej się wartości, jest na tyle duża, że wymaga szerszego komentarza i krytycznej analizy.

Aby zilustrować wskazany problem, warto posłużyć się hipotetyczną sytuacją, w której dwie osoby, po wspólnym spożyciu dużej ilości alkoholu, zamieniają się samochodami, które znacząco różnią się wartością (załóżmy, iż jeden z nich ma wartość rzędu 200 000 zł, a drugi 20 000 zł), a następnie obie zostaną zatrzymane do kontroli i przekroczą próg upojenia określony w nowo dodanym art. 178a § 5 k.k. Orzeczony (obligatoryjnie) wobec każdego ze sprawców przepadek równowartości kierowanego pojazdu będzie się znacznie różnił wysokością, co wynikać będzie wyłącznie z faktu, iż doszło do zamiany samochodów. Scenariusz ten może wydać się abstrakcyjny i mało prawdopodobny, natomiast poruszanie się samochodem wziętym w *leasing*, wypożyczonym krótkoterminowo lub użyczonym przez członka rodziny jest sytuacją absolutnie powszechną, podczas gdy ustawa cały czas kwotę równowartości, której przepadek ma zostać orzeczone, uzależnia jedynie od wartości pojazdu. Oczywiście ustawa przewiduje mechanizmy kontroli dolegliwości przepadku zarówno dla sprawcy, jak i dla osób trzecich, mówiąc wprost, iż przedmioty niestanowiące własności sprawcy mogą podlegać przepadkowi tylko w wypadkach przewidzianych w ustawie (art. 44 § 7 k.k.)<sup>14</sup>, a także wskazując, że jeżeli orzeczenie przepadku byłoby niewspółmierne do wagi popełnionego czynu, sąd zamiast przepadku może orzec nawiązkę na rzecz Skarbu Państwa (art. 44 § 3 k.k.). Również nowo dodane przepisy wskazują, iż: „Sąd może odstąpić od orzeczenia przepadku, jeżeli zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami” (art. 178a § 5 *in fine* k.k.). Powyżej opisane mechanizmy mają jednak charakter wyjątków od ustalonej reguły, a dość lakoniczne określenie „wypadek uzasadniony szczególnymi okolicznościami” znacznie utrudnia określenie *a priori* katalogu przykładowych

---

<sup>14</sup> Zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 lutego 2007 r., IV KK 56/07; R.A. Stefański, w: *Kodeks...*, s. 297.

sytuacji, w których normy te mogłyby mieć zastosowanie. Nie będzie miała tu również zastosowania instytucja z art. 44 § 3 k.k., bowiem odnosi się ona wyłącznie do przypadków orzekanych na podstawie art. 44 § 2 k.k., a wypadek pojazdu pijanego kierowcy ma swoją podstawę prawną w innym przepisie.

Kolejnym problemem jest sygnalizowane już wcześniej różnicowanie sytuacji sprawców w zależności od stopnia upojenia. Jest to rozwiązanie kontrowersyjne i systemowo wygląda bardziej na wprowadzenie nowego typu kwalifikowanego do przepisów typizujących określone rodzaje przestępstw, aniżeli instytucję części ogólnej k.k. Analogicznie rozumując, przypadkowi mogłaby podlegać broń, z której sprawca przestępstwa zastrzelił 5 lub więcej osób. Konstrukcja wprowadzona przez ustawodawcę jest w tej materii nieściśła i asystemowa<sup>15</sup>.

Kolejnym argumentem za tym, iż instytucja z art. 44b k.k. nie jest przypadkiem, jest samo brzmienie tego przepisu. Zgodnie z art. 44b § 2 k.k.: „Jeżeli orzeczenie przypadku pojazdu mechanicznego z uwagi na jego (...) zniszczenie lub znaczne uszkodzenie jest niemożliwe lub niecelowe (...) zamiast przypadku pojazdu mechanicznego orzeka się wypadek równowartości pojazdu”. Wypadek stanowi środek o znacznej dolegliwości, zaś w nauce prawa karnego zwykło się określać go mianem „najsurowszej pośród sankcji majątkowych”<sup>16</sup>. Pośród różnych funkcji przypadku w systemie prawa karnego przede wszystkim wyróżnia się funkcję prewencyjną, zgodnie z którą wypadek ma „nauczyć” sprawcę, iż popełnianie przestępstw nie jest opłacalne, a także utrudnić lub wręcz uniemożliwić popełnienie podobnych przestępstw w przyszłości<sup>17</sup>. Zatem jednym z celów przypadku narzędzia służącego do popełnienia przestępstwa jest uniemożliwienie popełnienia go w przyszłości za pomocą tego narzędzia, do czego, wobec zniszczenia pojazdu, w oczywisty sposób dojść nie może. Wypadek równowartości pojazdu w tej sytuacji stanowi zatem dodatkową dolegliwość o charakterze prawnokarnym, którą ponieść będzie musiał sprawca określonego przestępstwa, przy zrealizowaniu się wymienionych w ustawie warunków. Słusznie wskazuje Paweł Daniluk, że: „celem projektodawcy jest maksymalne skumulowanie dolegliwości, tak aby sprawca, którego

<sup>15</sup> Analogia za: M. Małecki, *Przypadek...*

<sup>16</sup> I. Rzeplińska, *Konfiskata...*, s. 82.

<sup>17</sup> J. Raglewski, w: *Kodeks...*, s. 837.

pojazd uległ zniszczeniu lub znacznemu uszkodzeniu, musiał jeszcze ponieść koszt przepadku jego równowartości według stanu sprzed zniszczenia lub uszkodzenia”<sup>18</sup>. Jest to nie tyle przepadek, co ukryta kara, której wymiar nie będzie zindywidualizowany (jak nakazuje ustawa), a uzależniony od całkowicie przygodnego czynnika, jakim jest wartość prowadzonego pojazdu. Z tego powodu instytucja z art. 44b k.k. określana jest w przedmiotowym tekście mianem quasi-przypadku lub „przypadku”, gdyż z właściwym, kodeksowym przypadkiem nie ma wiele wspólnego. Od instytucji orzekania równowartości przypadku, którą już w obecnym stanie prawnym przewiduje art. 44 § 4 k.k., odróżnia instytucję z art. 44b § 2 k.k. fakt, iż orzekanie tej pierwszej ma charakter zawsze fakultatywny, nawet wówczas, gdy przepadek samych przedmiotów ma charakter obligatoryjny. Za to zgodnie z art. 44b § 2 k.k.: „jeżeli orzeczenie przypadku pojazdu mechanicznego (...) jest niemożliwe lub niecelowe, albo jeżeli pojazd w czasie popełnienia przestępstwa nie stanowił wyłącznej własności sprawcy, zamiast przypadku pojazdu mechanicznego orzeka się przepadek równowartości pojazdu”, co jednoznacznie przesądza o bezwzględnie obligatoryjnym charakterze stosowania „przypadku” z art. 44b § 2 k.k. Ponadto, jako iż art. 44 § 4 k.k. odnosi się wprost do instytucji z art. 44 § 2 k.k., jako dopuszczalne jawi się orzeczenie nawiązki, o której mowa w art. 44 § 3 k.k., zamiast równowartości przedmiotu służącego do popełnienia przestępstwa lub do tego przeznaczonego, przy przyjęciu kwalifikacji prawnej w postaci art. 44 § 2 w zw. z § 3 w zw. z § 4 k.k. Takiego rodzaju miarkowanie dolegliwości przypadku równowartości przedmiotów, które służyły lub były przeznaczone do popełnienia przestępstwa, nie jest możliwe w przypadku quasi-przypadku z art. 44b § 2 k.k. Na marginesie dodać również należy, iż ustalenie, czy pojazd został zniszczony lub znacznie uszkodzony, jest potencjalnie problematyczne i nierzadko będzie wymagało dodatkowej opinii biegłego, co i tak może okazać się mało pomocne wobec braku jakichkolwiek kryteriów, którymi należy się kierować przy ocenie stopnia uszkodzenia pojazdu<sup>19</sup>.

---

<sup>18</sup> P. Daniluk, *O propozycji...*, s. 59–60.

<sup>19</sup> P. Daniluk, *O propozycji...*, s. 59.

### 3. Problem konstytucyjności uchwalonych przepisów

Omawiana nowelizacja prawa karnego *in genere*, jak i diskutowane *in concreto* przepisy dotyczące „przypadku” pojazdu mechanicznego prowadzonego przez pijanego kierowcę budzi również wątpliwości dotyczące konstytucyjności uchwalonych przepisów. W uwagach do projektu ustawy podnoszono, iż wprowadzone rozwiązania godzić mogą w konstytucyjną zasadę proporcjonalności reakcji prawnokarnej oraz konstytucyjny standard równości wobec prawa, ze względu fakt, iż podobny czyn, popełniony w podobnych okolicznościach, będzie pociągał za sobą orzeczenie przypadku pojazdów o istotnie różniącej się wartości, co może wiązać się z nieproporcjonalnie niską lub wysoką dolegliwością takiej kary, gdyż nie będzie ona mogła zostać zmiarkowana przez sąd, przy uwzględnieniu sytuacji materialnej sprawcy<sup>20</sup>. Polskie orzecznictwo konstytucyjne równość wobec prawa interpretuje w arystotelesowski sposób<sup>21</sup>, wskazując, iż: „konstytucyjna zasada równości wobec prawa (...) polega na tym, że wszystkie podmioty prawa (adresaci norm prawnych), charakteryzujące się daną cechą istotną (relevantną) w równym stopniu, mają być traktowane równo. A więc według jednokowej miary, bez zróżnicowań zarówno dyskryminujących, jak i faworyzujących”<sup>22</sup>. Nierówne potraktowanie podmiotów przynależnych do tej samej klasy wymaga w takiej konfiguracji każdorazowego ustalenia, czy podmioty te rzeczywiście należą do tej samej klasy, a więc, czy łączy je cecha podobieństwa<sup>23</sup>. W zarysowanym powyżej przypadku dwóch kierowców zamieniających się samochodami nie ma wątpliwości, iż przynależą oni do jednej klasy, a ich czyny są niemalże identyczne, jeżeli chodzi o społeczną szkodliwość, okoliczności i stopień zawinienia. Ustawa jednak nakazuje potraktować ich odmiennie, nakładając na nich sankcje o charakterze finansowym o bardzo zróżnicowanej wysokości. Takie rozwiązanie wyraźnie stoi w sprzeczności z zasadą wyrażoną w art. 32 Konstytucji RP<sup>24</sup>, gdyż dwa podmioty w tożsamej sytuacji

---

<sup>20</sup> Uwagi zgłoszone w ramach konsultacji do *Projektu ustawy o zmianie ustawy Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw z dnia 16 września 2021 r. (UD 281)*, s. 16–17.

<sup>21</sup> L. Garlicki, M. Zubik, w: *Konstytucja...*, komentarz do art. 32 Konstytucji RP, teza 9.

<sup>22</sup> Orzeczenie Trybunału Konstytucyjnego z dnia 9 marca 1988 r., U 7/87.

<sup>23</sup> L. Garlicki, M. Zubik, w: *Konstytucja...*, komentarz do art. 32 Konstytucji RP, teza 13.

<sup>24</sup> Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r., Dz.U. 1997, nr 78, poz. 483 ze zm., dalej: Konstytucja RP, Konstytucja.

zostaną potraktowane w sposób odmienny ze względu na wyłącznie przygodne czynniki.

Omawiając instytucję przepadku czy też quasi-przepadku z art. 44b k.k. należy sięgnąć do stosownych regulacji konstytucyjnych leżących u podstaw tej instytucji. Zgodnie z art. 46 Konstytucji RP przepadek rzeczy może nastąpić tylko w przypadkach określonych w ustawie i tylko na podstawie prawomocnego orzeczenia sądu. Jak wskazał Trybunał Konstytucyjny, rzeczony udział sądu nie może sprowadzać się wyłącznie do automatycznego orzekania o pozbawieniu własności, gdyż pozostaje to w sprzeczności z celem wprowadzonego wymogu, jakim było zapewnienie sprawiedliwego i wnikliwego rozpatrzenia sprawy, co jest możliwe tylko przy dokonaniu przez sąd merytorycznej oceny całokształtu okoliczności prawnych i faktycznych, co jest możliwe tylko po zbadaniu i wyjaśnieniu wszelkich relewantnych dla rozstrzygnięcia okoliczności sprawy<sup>25</sup>. Z powyższymi rozważaniami Trybunału w jawnej sprzeczności stoi automatyzm narzucany przez ustawodawcę w omawianej nowelizacji k.k., nie tylko w art. 44b, ale przede wszystkim w przepisach szczególnych: art. 178 i 178a k.k. Zgodnie z nowo wprowadzonym do Kodeksu art. 178 § 3: „§ 3. W razie skazania, o którym mowa w § 1 lub 1a, sąd orzeka przepadek, o którym mowa w art. 44b”. Ustawodawca nie przewidział żadnych możliwości odstąpienia od orzeczenia środka z art. 44b, tak jak to ma miejsce w art. 178a § 5 k.k. Również obligatoryjność, o której mowa w art. 178 § 3 k.k., ze względu na charakter prawny rzonego przepisu, nie będzie mogła ulegać ograniczeniom na podstawie art. 61 § 2 k.k., gdyż charakter prawny tego przepisu (stanowiącego nie tyle samoistny typ kwalifikowany, co ustanawiającego zespół odrębnych typów czynów zabronionych, kwalifikowanych przez okoliczność<sup>26</sup>) w znacznej mierze to uniemożliwia<sup>27</sup>. Pozostawienie możliwości odstąpienia od orzeczenia „przepadku”, o którym mowa w art. 44b w „wyjątkowych wypadkach, uzasadnionych szczególnymi okolicznościami” (art. 178a § 5 *in fine*), również nie stanowi zadowalającej gwarancji. Podwójna kwantyfikacja podkreśla wyjątkowość odstąpienia od orzeczenia tego środka, a sąd musi każdorazowo bardzo wyczerpująco uzasadnić fakt odstąpienia od

<sup>25</sup> Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 3 czerwca 2008 r., P 4/06.

<sup>26</sup> G. Bogdan, w: *Kodeks...*, s. 505.

<sup>27</sup> Zob. P. Daniluk, *O propozycji...*, s. 57.

wymierzenia tegoż<sup>28</sup>, co może (i zapewne bardzo często będzie) stanowić przedmiot zaskarżenia.

Faktyczne pozbawienie sądów dyskrecjonalności przy orzekaniu „przypadku” z art. 44b k.k. w połączeniu z faktem, iż instytucja ta faktycznie jest karą, sprawia, że mamy w tym przypadku do czynienia z sankcją bezwzględnie oznaczoną. Sankcja bezwzględnie oznaczona, w odróżnieniu od powszechnie przyjętej w polskim prawie karnym sankcji względnie oznaczonej, nie określa ram sankcji grożącej za konkretny typ przestępstwa, a wyznacza jedną karę, wymierzaną każdorazowo każdemu sprawcy za każde zachowanie wypełniające znamiona typu czynu zabronionego<sup>29</sup>. Idealnym przykładem sankcji bezwzględnie oznaczonych jest tzw. Kodeks Hammurabiego, natomiast w polskim porządku prawnym sankcje tego rodzaju nieomal nie występują, zaś jednym z nielicznych przykładów tychże była obligatoryjna kara śmierci wymierzana na podstawie art. 1 dekretu z dnia 31 sierpnia 1944 r. o wymiarze kary dla faszystowsko-hitlerowskich zbrodniarzy winnych zabójstw i znęcania się nad ludnością cywilną i jeńcami oraz dla zdrajców Narodu Polskiego<sup>30</sup>. Również czasem w ten sposób określano obligatoryjne orzekanie zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych dożywotnio na podstawie art. 42 § 4 k.k., natomiast tu mowa jest nie o karze, a o środku karnym. W 2005 r. zmodyfikowano wymiar kary za kwalifikowany typ zbrodni zabójstwa (art. 148 § 2 k.k.), pozwalając zaś wymierzyć jedynie kary 25 lat pozbawienia wolności albo dożywotniego pozbawienia wolności, co Trybunał Konstytucyjny uznał za sankcję istotnie bliską bezwzględnie oznaczonej oraz stwierdził, że: „ustawa zmieniająca art. 148 § 2 k.k. została uchwalona z naruszeniem zasady proporcjonalności, gdyż tak daleko idąca ingerencja ustawodawcy, powodująca niezamierzone skutki, nie była konieczna do osiągnięcia zamierzonego celu. Nowelizacja dokonana analizowaną poprawką, ze względu na zakres jej konsekwencji oraz niekonieczność do osiągnięcia zamierzonego celu, wykracza poza konstytucyjne ograniczenia”<sup>31</sup>.

<sup>28</sup> Zob. W. Górowski, M. Szewczyk, w: *Kodeks...*, s. 819.

<sup>29</sup> A. Marek, *Prawo...*, s. 62–63.

<sup>30</sup> Dekret z dnia 31 sierpnia 1944 r. o wymiarze kary dla faszystowsko-hitlerowskich zbrodniarzy winnych zabójstw i znęcania się nad ludnością cywilną i jeńcami oraz dla zdrajców Narodu Polskiego, Dz.U. R. P. 1946, nr 69, poz. 377.

<sup>31</sup> Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 16 kwietnia 2009 r., P 11/08.

Z podobnego założenia wyszedł Andrzej Sakowicz, twierdząc, iż: „Unie-  
możliwienie sądowi wyboru rodzaju sankcji, jak i rozmiaru, prowadzi do  
naruszenia zasady proporcjonalności, a z uwagi na fakt, że owa zasada  
jest elementem składowym zasady państwa prawnego, godzi również  
i w tę zasadę”<sup>32</sup>.

Jak wynika zatem z powyższych rozważań, omawiana w przedmio-  
towym artykule regulacja prawna jest niekonstytucyjna z dwóch powo-  
dów. Narusza zasadę proporcjonalności, gdyż, jak wynika z orzecnictwa  
konstytucyjnego i dorobku doktryny, sankcje bezwzględnie oznaczone,  
do których można zaliczyć „przypadek” z art. 44b k.k., nie są zgodne  
z zasadą proporcjonalności wywodzoną z art. 30 ust. 3 Konstytucji RP,  
przeto nie powinny znajdować się w polskim porządku prawnym. Co  
więcej, na gruncie ukształtowanego nowelizacją stanu prawnego możli-  
we będzie obligatoryjne orzekanie przypadku (lub jego równowartości)  
o nieproporcjonalnej wartości do wagi popełnionego czynu, a przepa-  
dek (choć konsekwentnie autor stoi na stanowisku, że omawiana insty-  
tucja nim nie jest) powinien podlegać wykładni respektującej wymóg  
proporcjonalności<sup>33</sup>. Ponadto art. 44b k.k. i powiązane z nim przepisy  
szczególne naruszają zasadę równości wobec prawa, wyrażoną w art. 32  
ust. 1 Konstytucji RP, bowiem na ich podstawie dwóch sprawców w iden-  
tycznej sytuacji nie tyle będzie mogło, co wręcz będzie musiało zostać  
potraktowanych odmiennie ze względu na czynnik przygodny, jakim  
jest wartość prowadzonego akurat w danej chwili pojazdu.

#### 4. Możliwość orzeczenia przypadku pojazdu mechanicznego – uwagi *de lege lata*

Przypadek pojazdu prowadzonego przez pijanego kierowcę na podsta-  
wie art. 44 § 2 k.k. (czyli jako przedmiotu służącego do popełnienia  
przestępstwa) intuicyjnie wydaje się racjonalnym rozwiązaniem, przy-  
najmniej z perspektywy dogmatycznej. Do 2008 r. orzecnictwo Sądu  
Najwyższego dopuszczało taką możliwość, wskazując, iż:

Orzeczenie tego rodzaju środka karnego [przypadku – J.S.] możliwe byłoby wy-  
łącznie w oparciu o przepis art. 44 § 2 k.k., a więc fakultatywnie, pod warunkiem

---

<sup>32</sup> A. Sakowicz, *Sankcja...*, s. 27.

<sup>33</sup> D. Gruszecka, w: *Kodeks...*, s. 425.

wszakże, że samochód prowadzony przez nietrzeźwego kierowcę zostanie uznany za narzędzie przestępstwa (*instrumenta sceleris*), a także po uprzednim poczynieniu przez sąd ustaleń wynikających z art. 44 § 3 i 7 k.k., a więc określeniu prawa własności przedmiotu podlegającego przypadkowi oraz współmierności przypadku do wagi popełnionego czynu<sup>34</sup>.

Niemiej jednak od 2008 r. można zaobserwować radykalną zmianę linii orzeczniczej w tej materii. Zgodnie z nowym poglądem Sądu Najwyższego na tę kwestię: „Pojazd mechaniczny stanowi przedmiot czynności wykonawczej przestępstwa określonego w art. 178a § 1 k.k., a więc nie należy do kategorii przedmiotów, które służą lub są przeznaczone, w rozumieniu art. 44 § 2 k.k., do popełnienia tego przestępstwa”<sup>35</sup>. Pogląd ten zapoczątkował utrzymującą się do dziś linię orzeczniczą<sup>36</sup> i zdaniem niektórych autorów w tym właśnie należy się doszukiwać genezy projektowanego przypadku prowadzonego przez sprawcę wskazanych przestępstw pojazdu mechanicznego lub jego równowartości<sup>37</sup>.

Rzeczony pogląd Sądu Najwyższego spotkał się z krytyką w doktrynie<sup>38</sup>. Zarzuty krytyków odnosiły się głównie do zakwalifikowania przez Sąd Najwyższy pojazdu mechanicznego jako przedmiotu czynności wykonawczej, podczas gdy jest on narzędziem niezbędnym do realizacji przedmiotowych znamion typu czynu zarobionego opisane go w art. 178a § 1 k.k.<sup>39</sup> Krytyka ta jawi się jako uzasadniona, gdyż nawet zwolennicy zakazu orzekania przypadku pojazdu wobec sprawców występku z art. 178a k.k. wskazują, iż: „trudno sobie (...) wyobrazić, by istnienie pojazdu nie stanowiło warunku *sine qua non* prowadzenia go w stanie nietrzeźwości czy też nie mógł on być zaliczony do żadnego z przedmiotów objętych przypadkiem”<sup>40</sup>. Mając na względzie fakt, iż pojazd mechaniczny stanowi narzędzie niezbędne do popełnienia

<sup>34</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 kwietnia 2008 r., II KK 29/08; podobnie: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 lutego 2007 r., IV KK 56/07.

<sup>35</sup> Uchwała Sądu Najwyższego (7) z dnia 30 października 2008 r., I KZP 20/08.

<sup>36</sup> Zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 maja 2009 r., IV KK 110/09; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 14 lipca 2010 r., V KK 126/10; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 15 kwietnia 2015 r., III KK 82/15; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 października 2019 r., II KK 91/19.

<sup>37</sup> P. Daniluk, *O propozycji...*, s. 55.

<sup>38</sup> Zob. S. Tarapata, *Przedmiot...*, s. 131–148; J. Raglewski, *Glosa...*, teza 7; odmiennie M. Siwek, *Glosa...*, s. 220.

<sup>39</sup> S. Tarapata, *Przedmiot...*, s. 147.

<sup>40</sup> D. Gruszecka, w: *Kodeks...*, s. 425–426; podobnie R.A. Stefański, w: *Kodeks...*, s. 293.

przestępstwa z art. 178a k.k., zawierając się jednocześnie w znamionach przedmiotowych tego typu przestępstwa, należy dojść do konkluzji, iż, *de lege lata*, stanowi on przedmiot niezbędny do popełnienia przestępstwa w rozumieniu art. 44 § 2 k.k. i uznanie go za takowy nie stanowi wykładni rozszerzającej, której stosowanie w prawie karnym jest niedopuszczalne, co wynika z zasady *nullum crimen sine lege*<sup>41</sup>. Ze wskazanych rozważań wynika, iż ukształtowana przez omawianą powyżej uchwałę Sądu Najwyższego linia orzecznicza wymaga rewizji, gdyż pogląd w niej wyrażony, odnoszący się do możliwości orzeczenia przypadku pojazdu pijanego kierowcy na podstawie art. 44 § 2 k.k., jest wadliwy. Alternatywą (która wydaje się rozwiązaniem lepszym) dla rewizji linii orzeczniczej jest wprowadzenie zmian legislacyjnych regulujących precyzyjnie tę materię. Konstytucyjny system źródeł prawa w RP jest bowiem systemem prawa stanowionego, w którym nie mieszczą się orzeczenia wydawane przez sądy lub trybunały, zaś wpływ orzecznictwa sądowego lub praktyki konstytucyjnych organów państwa na znaczenie norm prawnych należy ujmować w kategoriach czynników wpływających na wykładnię prawa<sup>42</sup>. Nie można zatem przerzucać na władzę sądowniczą ciężaru uzupełniania luk prawnych, które powinny być wypełniane przez ustawodawcę, zwłaszcza uwzględniając fakt, iż linie orzecznicze mogą się zmieniać pod wpływem szeregu pozanormatywnych czynników, czego przykładem jest chociażby omawiana zmiana w podejściu Sądu Najwyższego do kwestii stanowiącej kanwę przedmiotowego tekstu. Jako zasadne zatem jawi się zatem sformułowanie w materii przypadku pojazdu mechanicznego postulatów *de lege ferenda*.

## 5. Podsumowanie i uwagi *de lege ferenda*

Jak wynika z powyższych rozważań, wprowadzona do polskiego porządku prawnego instytucja „przypadku” pojazdu mechanicznego z art. 44b k.k. jest wadliwa na wielu płaszczyznach. Po pierwsze – instytucja ta jest przypadkiem jedynie z nazwy, zaś faktycznie stanowi dodatkową sankcję karną, do tego o charakterze bezwzględnie oznaczonym. Wynika to z tego, iż celem zastosowania wobec sprawcy przestępstwa komunikacyjnego nie jest, w wielu możliwych konfiguracjach, żaden z celów, które

<sup>41</sup> M. Królikowski, R. Zawłocki, *Prawo...*, s. 108.

<sup>42</sup> P. Radziejewicz, w: *Konstytucja...*, komentarz do art. 87 Konstytucji RP, teza 1.

doktryna i orzecznictwo przypisują instytucji przepadku, a wymierzenie dodatkowej, często niezwykle dotkliwej sankcji finansowej, której możliwości miarkowania są niezwykle ograniczone.

Po drugie, omawiana regulacja narusza konstytucyjne zasady równości wobec prawa i proporcjonalności, ze względu na nie tyle możliwość, ile wręcz konieczność potraktowania w odmienny sposób sprawców znajdujących się w identycznej sytuacji w oparciu o zewnętrzne czynniki, a także z powodu minimalizacji sędziowskiej dyskrecjonalności w zakresie wymiaru orzeczonej kary czy też innego środka przewidzianego w ustawie ze względu na nieoznaczony charakter sankcji prawnokarnej z art. 44b k.k.

Ponadto, abstrahując od powyższych zarzutów, należy jednoznacznie stwierdzić, iż przepisy te są wadliwie napisane. Wprowadzony art. 44b k.k. ogranicza zakres przedmiotowy „przepadku” do pojazdów mechanicznych (przez co należy rozumieć każdy pojazd drogowy czy szynowy napędzany umieszczonym w nim silnikiem, jak również maszyną samobieżną i motorower<sup>43</sup>), co o ile w stosunku do sprawców przestępstwa z art. 178a k.k. jest w pełni uzasadnione i spójne systemowo, to już w kontekście wprowadzonego art. 178 § 3 k.k. regulacja ta wydaje się niewystarczająca. Zgodnie z tym przepisem: „W razie skazania, o którym mowa w § 1 lub 1a, sąd orzeka przepadek, o którym mowa w art. 44b”, zaś przestępstwa, o których mowa we wskazanych przepisach, nie muszą koniecznie polegać na prowadzeniu przez niego pojazdu mechanicznego (art. 173, art. 174, art. 177 k.k.), gdyż popełnić można je przykładowo jadąc na rowerze czy poruszając się pojazdem zaprzęgowym<sup>44</sup>. Widać tu zatem brak konsekwencji ustawodawcy i lukę teleologiczną, gdyż celem wprowadzenia instytucji z art. 44b k.k. miała być „właściwa reakcja prawnokarna na nagminność przestępstw drogowych popełnianych w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego”<sup>45</sup>, do popełnienia których wcale nie jest konieczny pojazd mechaniczny.

Co więcej, ustawodawca niekonsekwentnie podchodzi do sprawców przestępstw nieumyślnych (które zawierają się w katalogu z nowo

---

<sup>43</sup> Uchwała Sądu Najwyższego (Calej Izby) z dnia 28 maja 1975 r., V KZP 2/74; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 października 2007 r., III KK 270/07.

<sup>44</sup> P. Daniluk, *O propozycji...*, s. 55–56.

<sup>45</sup> *Projekt ustawy o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw*, druk nr 2024, Sejm IX kadencji, s. 14.

wprowadzonego art. 178 § 3 k.k.), wobec których sądy będą zobligowane do orzeczenia „przypadku” z art. 44b k.k., mimo iż na podstawie art. 60 § 2 pkt 3 k.k. sądy mają możliwość nadzwyczajnego złagodzenia kary w szczególnie uzasadnionych wypadkach, kiedy nawet najniższa kara przewidziana za przestępstwo byłaby niewspółmiernie surowa, w szczególności jeżeli sprawca przestępstwa nieumyślnego lub jego najbliższy poniósł poważny uszczerbek w związku z popełnionym przestępstwem, która to okoliczność z pewnością zachodzi przy całkowitym zniszczeniu kierowanego pojazdu, podczas gdy w takiej sytuacji nadal konieczne będzie orzeczenie wobec takiego sprawcy „przypadku” równowartości tegoż środka transportu. Celem instytucji z art. 60 § 2 pkt 3 k.k. jest stworzenie sądom możliwości miarkowania represji karnej, co ma umożliwić racjonalne stosowanie polityki kryminalnej, spełniającej stawiane przed nią cele prewencyjne oraz stanowionej w duchu humanitaryzmu<sup>46</sup>. Wprowadzenie obligatoryjnego „przypadku” pojazdu lub jego równowartości przy praktycznym braku możliwości miarkowania jego wysokości w jakikolwiek sposób stoi w sprzeczności z wypracowanymi i utrwalonymi w nauce i praktyce prawa karnego standardami.

Wobec tak dosadnej krytyki wprowadzonych rozwiązań należy zastanowić się, jak uregulować problem przypadku pojazdu w sytuacji przestępstw drogowych o podłożu alkoholowo-narkotykowym. Mimo iż, jak zostało wskazane we wcześniejszej części tekstu, orzeczenie przypadku pojazdu prowadzonego przez pijanego kierowcę jawi się jako *de lege lata* możliwe, to uzasadnione, w kontekście narosłych wokół tego problemu kontrowersji i rozbieżności orzeczniczych, byłoby unormowanie przypadku pojazdu prowadzonego przez pijanego lub odurzonego kierowcę w sposób zgodny z konstytucyjnymi zasadami wymiaru sprawiedliwości karnej. Aby taka instytucja mogła w polskim porządku prawnym funkcjonować, należy wprowadzić możliwość kształtowania jej przez sąd w większym stopniu, niż ma to miejsce we wprowadzonych przepisach lub bardziej precyzyjnie określić zasady wymierzania tego typu dolegliwości i uzależnić jej stosowanie i wymiar od czynników leżących po stronie sprawcy (np. kryterium dochodowe, jak ma to miejsce przy grzywnie), aniżeli pojazdu, którym się on aktualnie porusza. Karze ma bowiem podlegać sprawca przestępstwa (a nie kierowany przezeń

---

<sup>46</sup> Z. Ówiąkalski, w: *Kodeks...*, s. 143.

pojazd), a sama kara, stosownie do treści art. 53 § 1 k.k., nie może przekraczać stopnia zawinienia. O ile słusznie podnosi się w doktrynie, iż: „poza zakresem oceny dolegliwości sankcji karnej z punktu widzenia zasady winy powinny pozostać te środki, które mają przede wszystkim charakter (...) zabezpieczający”, do których zalicza się przepadek, to należy wtedy, po pierwsze, tak ukształtować instytucję przypadku pojazdu mechanicznego, aby nie była ona faktycznie karą, tylko rzeczywiście przypadkiem, a także w taki sposób, aby pozwalała sądowi ukształtować wymiar kary właściwej w taki sposób, ażeby dolegliwość kary w rozumieniu art. 53 § 1 k.k. miała charakter bilansowy i „uwzględniała, poza rodzajem i rozmiarem orzeczonych kar sensu stricto, także inne środki penalne zastosowane wobec sprawcy na podstawie ustawy karnej (por. wyrok SA we Wrocławiu z dnia 14 marca 2001 r., II AKa 55/01, Prok. i Pr.-wkł. 2001, nr 10, poz. 21)”, co wynika *explicite* z treści art. 56 k.k.<sup>47</sup> Należy zatem zrezygnować z obligatoryjności orzekania przypadku pojazdu mechanicznego lub jego równowartości wobec sprawcy przestępstw popełnianych z jego użyciem na rzecz, przykładowo, nawiązki, co w dosyć podobnym kształcie przewiduje już art. 47 § 3 k.k. Poprzez poszerzenie katalogu przestępstw, za popełnienie których sąd zobligowany byłby orzec nawiązkę na podstawie wspomnianego przepisu, możliwe byłoby zwiększenie potencjalnej dolegliwości karnej grożącej za popełnianie przestępstw przeciwko bezpieczeństwu komunikacji w stanie nietrzeźwości lub odurzenia (lub w jakichkolwiek innych warunkach przewidujących zaostrenie karalności), przy zachowaniu sędziowskiej dyskrecjonalności. W ten sposób dopuszczalne byłoby, o ile zajdzie taka potrzeba, wydawanie wyroków o większej sumarycznie dolegliwości, która jednak mogłaby być miarkowana, aby nie przekraczała stopnia zawinienia sprawcy (na co nie ma, z wyżej omówionych względów, miejsca przy projektowanym brzmieniu art. 44b k.k. i przepisów z nim powiązanych), a w przypadku orzeczeń rażąco niesprawiedliwych, możliwa byłaby ich sanacja w postępowaniu odwoławczym albo kasacyjnym.

Sam pomysł projektodawców na walkę z problemem pijanych kierowców na polskich drogach należy docenić, choć sposób, w jaki uzasadniono wprowadzenie instytucji „przypadku” z art. 44b k.k. również zasługuje na krytyczną uwagę. Wskazywana w uzasadnieniu projektu

---

<sup>47</sup> W. Wróbel, w: *Kodeks...*, s. 50.

ustawy wprowadzającej art. 44b k.k. (i cytowana już w niniejszym tekście) „nagminność przestępstw drogowych popełnianych w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego” jest dosyć przekonującym argumentem na rzecz wprowadzania coraz to bardziej surowych kar i środków w celu zwalczania tego zjawiska, to w oczy rzuca się brak statystyk w rzeczonym uzasadnieniu projektu. Najprawdopodobniej przyczyną takiego stanu rzeczy jest to, że statystyki nie pasują do zaproponowanej narracji, gdyż, co zostało wykazane na wstępie, liczba przestępstw drogowych spowodowanych przez pijanych lub odurzonych kierowców maleje, w obliczu czego środki zaproponowane przez projektodawców nie wydają się obliczone na walkę z faktycznym zjawiskiem, a raczej z jego wyolbrzymionym obrazem. Takie działania legislacyjne, oparte na sianiu tzw. „moralnej paniki” i sztucznym kształtowaniu społecznej percepcji problemu jako poważniejszego niż jest on w rzeczywistości, wpisuje się w szersze zjawisko, określane jako populizm penalny<sup>48</sup> i stanowi negatywną praktykę legislacyjną. Problem z pijanymi kierowcami na polskich drogach jest i z pewnością dałoby się uniknąć wielu tragicznych zdarzeń drogowych poprzez stosowne zmiany legislacyjne, natomiast wprowadzanie tak surowych przepisów w takich okolicznościach oraz z takim uzasadnieniem nie wydaje się działaniem skalkulowanym na rzeczywistą walkę z problemem. Prawo stanowione w ten sposób jest asystemowe, pełne niespójności i luk oraz sprzeczne z naczelnymi zasadami stanowienia prawa karnego, przeto należy mieć nadzieję, że wprowadzony do polskiego prawa quasi-przepadek pojazdu mechanicznego zniknie tak prędko i nagle jak się w nim pojawił albo zostanie zastąpiony przez prawdziwy wypadek, który będzie wymierzany i wykonywany na podstawie konstytucyjnych i respektujących godność jednostki tudzież zasadę humanitaryzmu przepisów.

## Summary

The article discusses the forfeiture of a motor vehicle in case of alcohol and drug-related traffic offenses (Article 44b of the Polish Criminal Code), introduced by the amendment to the Criminal Code of July 7, 2022. Based on European and Polish police statistics, the author assesses the legitimacy of introducing this type of institution to Polish criminal law. The article also contains profound critique of the Article 44b, with

---

<sup>48</sup> J. Stępień, *Populizm...*, s. 108.

an indication of its unconstitutionality and the fact that it is not a forfeiture but a hidden criminal sanction of an arbitrarily applied nature. The text also indicates legislative errors in the introduction of new regulations and analyzes the justification for the amendment's project, which leads to the conclusion that the amendment is populist.

## Keywords

criminal law, forfeiture of a motor vehicle, crimes against traffic safety, forfeiture of a value equivalent to a motor vehicle, penal populism

## Bibliography

- 15th Road Safety Performance Index Report*, Raport Europejskiej Rady Bezpieczeństwa i Transportu, 2021.
- Barczak-Oplustil A., Iwański M., Małecki M., Tarapata S., *Populistyczna nowelizacja prawa karnego. Ustawa z dnia 7.07.2022 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 762)*, Kraków 2022.
- Bogdan G., w: *Kodeks karny. Część szczególna. Tom II. Część I. Komentarz do art. 117-211a*, red. W. Wróbel, A. Zoll Warszawa 2017.
- Cybulska E., Krajewska E., *Analiza wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego*, „Bezpieczeństwo i ekologia” 2018, nr 6.
- Ćwiakalski Z., w: *Kodeks karny. Część ogólna. Tom I. Część II. Komentarz do art. 53-116*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Warszawa 2016.
- Daniluk P., *O propozycji wprowadzenia do kodeksu karnego przepadku pojazdu mechanicznego (uwagi w związku z projektem z 16.09.2021 r.)*, „Państwo i Prawo” 2022, nr 3.
- Garlicki L., Zubik M., *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz*, t. II, red. L. Garlicki, M. Zubik, Warszawa 2016.
- Górowski W., Szewczyk M., w: *Kodeks karny. Część ogólna. Tom I. Część I. Komentarz do art. 1-52*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Warszawa 2016.
- Gruszecka D., *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, red. J. Giezek, Warszawa 2021.
- Królikowski M., Zawłocki R., *Prawo karne*, Warszawa 2020.
- Majewski J., *Prawo karne dużo surowsze?*, „Legalis” z 31 sierpnia 2022 r., < <https://legalis.pl/prawo-karne-duzo-surowsze/> >.
- Małecki M., *Przepadek pojazdu wg populistów: niekonstytucyjna represja i językowe oszustwo*, „Dogmaty Karnisty” z 15 lutego 2022 r., < <https://www.dogmatykarnisty.pl/2022/02/przepadek-pojazdu-wg-populistow/> >.
- Marek A., *Prawo karne*, Warszawa 2005.
- Radziewicz P., w: *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz*, red. P. Tuleja, LEX/el. 2021.
- Raglewski J., w: *Kodeks karny. Część ogólna. Tom I. Część I. Komentarz do art. 1-52*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Warszawa 2016.
- Raglewski J., *Glosa do uchwały SN z dnia 30 października 2008 r.*, I KZP 20/08, LEX/el. 2008.
- Rzeplińska I., *Konfiskata mienia. Studium z historii polityki kryminalnej*, Warszawa 1997.

Quasi-przepadek pojazdu mechanicznego w znowelizowanym Kodeksie karnym

- Sakowicz A., *Sankcja bezwzględnie oznaczona (uwagi krytyczne na tle art. 148 § 2 k.k.)*, „Państwo i Prawo” 2006, nr 5.
- Siwek M., *Glosa do uchwały SN z dnia 30 października 2008 r., I KZP 20/08*, „Przegląd Sądowy” 2009, nr 7–8.
- Stefański R.A., w: *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, Warszawa 2016.
- Stępień J., *Populizm penalny. Definicja, przejawy, ocena*, „Przegląd Legislacyjny” 2022, nr 3.
- Tarapata S., *Przedmiot czynności wykonawczej a przedmiot służący do popełnienia przestępstwa. Glosa do uchwały SN z dnia 30 października 2008 r., I KZP 20/08*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2009, nr 3.
- Wróbel W., w: *Kodeks karny. Część ogólna. Tom I. Część II. Komentarz do art. 53-116*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Warszawa 2016.
- Wróblewski J., *Teoria racjonalnego tworzenia prawa*, Wrocław 1985.
- Wypadki drogowe w 2021 roku*, raport roczny Policji za 2021 rok, < <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> >.
- Wypadki drogowe w Polsce w 2021 roku*, raport Komendy Głównej Policji, Warszawa 2022.