



Krakowski  
Instytut  
Prawa  
Karnego  
Fundacja

dr hab. Mikołaj Małecki  
prezes KIPK  
Katedra Prawa Karnego  
Uniwersytet Jagielloński  
konsultacja: eksperci KIPK

Kraków, 10.05.2024 r.

## **OPINIA**

**Przepadek pojazdu.**

**Projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny  
oraz niektórych innych ustaw,  
wykaz prac legislacyjnych i programowych  
Rady Ministrów, poz. UD34**

[Projekt online](#)

1. Na pozytywną ocenę zasługuje zmiana obligatoryjnego charakteru tzw. przepadku pojazdów na instytucję prawną o charakterze fakultatywnym, której zastosowanie ma być pozostawione do uznania sądu w ramach sędziowskiego wymiaru kary. W ten sposób zostaje podkreślona rola sądu orzekającego o dolegliwości karnej nałożonej na sprawcę przestępstwa, która musi spełnić cechy sprawiedliwej, proporcjonalnej, celowej, uzasadnionej dyrektywami wymiaru kary reakcji na popełniony czyn, w zgodzie ze standardem konstytucyjnym, nie może być natomiast automatycznie nakładaną dolegliwością nieuzasadnioną realiami konkretnego przypadku.

2. Ze względu na fakt, że przepadek pojazdu mechanicznego stanowi istotną dolegliwość o charakterze majątkowym, której wymierzenie powinno być uzasadnione realiami konkretnej sprawy oraz zostać uwzględnione w ramach sumarycznego „wymiaru kary” i jej dolegliwości w stosunku do sprawcy przestępstwa, art. 44b § 1 k.k. należałoby uzupełnić o normę kierunkową wskazującą, że **sąd może orzec przepadek pojazdu, jeśli cele kary zostaną w ten sposób spełnione.**

Po pierwsze, wprowadzenie do przepisu tego rodzaju klauzuli oznaczałoby konieczność każdorazowego **uzasadnienia, z jakiego powodu sąd uznał orzeczenie przepadku za celowe z perspektywy dyrektyw wymiaru kary.** Taka powinność eliminowałaby w jeszcze większym stopniu ryzyko automatycznego i nieuzasadnionego orzekania tego rodzaju środka – co jest ogólnym celem proponowanej nowelizacji.

Po drugie, **tego rodzaju klauzula nawiązywałaby do podobnych doprecyzowań zawartych w analogicznych regulacjach z art.**

**44 § 3 k.k.** (orzeczenie przypadku niewspółmierne do wagi popełnionego czynu) **oraz art. 44a § 4-6 k.k.** (przypadek przedsiębiorstwa niewspółmierny do wagi popełnionego przestępstwa, stopnia zawinienia oskarżonego lub motywacji i sposobu zachowania się właściciela przedsiębiorstwa; szkoda wyrządzona przestępstwem lub wartość ukrytej korzyści nie jest znaczna wobec rozmiaru działalności przedsiębiorstwa; szczególnie uzasadnione przypadki niewspółmiernej dolegliwości dla właściciela przedsiębiorstwa).

Klauzula wskazująca na cele kary nakładanej konkretnemu sprawcy usuwałaby wątpliwości interpretacyjne mogące wynikać z argumentacji *a contrario*, w myśl których, skoro w art. 44b k.k. zastrzeżenia zawarte w art. 44 k.k. i art. 44a k.k. się nie znalazły, to *a contrario* orzekanie przypadku pojazdów nie jest poddane wskazanym rygorom ani ograniczeniom, w przeciwieństwie do przypadku narzędzia przestępstwa lub przypadku przedsiębiorstwa. Właściwa interpretacja wskazuje na wniosek wręcz odwrotny: również **przypadek pojazdu może zostać orzeczony, gdy spełni on cele kary, w szczególności będzie współmierny do wagi czynu itd.** Warunki te ma podkreślać proponowana klauzula.

Po trzecie, **proponowana klauzula w jeszcze większym stopniu podkreślałaby znaczenie art. 58 k.k., zgodnie z którym dyrektywy wymiaru kary (w tym limitującą funkcję winy) „stosuje się odpowiednio do orzekania innych środków przewidzianych w tym kodeksie”**, do których zalicza się także środek w postaci przypadku.

Proponowana klauzula powinna być na tyle ogólna, by pozostawić sądowi możliwość elastycznego uwzględnienia całego spektrum okoliczności wskazujących na cele kary kryminalnej, w zależności od okoliczności czynu, sytuacji sprawcy, ale także rodzaju orzekanej kary.

Jednym z celów kary orzekanej sprawcy popełniającemu czyn w stanie nietrzeźwości może być potrzeba zapobiegnięcia powrotowi do przestępstwa godzącego w bezpieczeństwo w komunikacji. Klauzula wskazująca na cele kary umożliwia więc rozpatrzenie, czy prowadzenie pojazdu przez daną osobę zagraża bezpieczeństwu w komunikacji w stopniu uzasadniającym odebranie jej danego typu pojazdu (analogiczna przesłanka dotyczy środka karnego z art. 42 k.k.).

**Art. 44b § 1 k.k. powinien otrzymać brzmienie: „W wypadkach wskazanych w ustawie, jeżeli cele kary zostaną w ten sposób spełnione, sąd może orzec przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym”.**

**3. Na pozytywną ocenę zasługuje nowelizacja art. 178 § 3 k.k.,** który ma otrzymać brzmienie: „W razie skazania, o którym mowa w § 1 lub 1a, sąd może orzec przepadek, o którym mowa w art. 44b”. Całkowicie zasadnie proponuje się wykreślenie ze wskazanego przepisu doprecyzowania wprowadzającego obligatoryjny charakter przepadku pojazdów, gdy zawartość alkoholu w organizmie sprawcy była wyższa niż 1 promil we krwi lub 0,5 mg/dm<sup>3</sup> w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia. Orzekanie omawianego środka powinno mieć charakter fakultatywny.

Oprócz obligatoryjności obowiązującego aktualnie rozwiązania, ograniczającego sędziowską władzę wymierzania sprawiedliwości, przepis ten obecnie operuje arbitralną i pozbawioną merytorycznego uzasadnienia granicą 1 promila alkoholu we krwi lub 0,5 mg/dm<sup>3</sup> w wydychanym powietrzu. Słusznie więc projektodawca rezygnuje ze wskazanego rozgraniczenia.

4. Uczynienie z przepadku pojazdu środka fakultatywnego, o którego zastosowaniu decyduje każdorazowo sąd rozpatrujący sprawę we wszechstronny i dogłębny sposób sprawia, że **zmianie powinien ulec art. 178a § 5 k.k., jednak nie wyłącznie w zakresie przewidzianej w nim klauzuli obligatoryjności orzekanego przepadku, jak proponuje się w projekcie, ale także w zakresie minimalnych wartości granicznych wskazujących na stopień nietrzeźwości sprawcy, które warunkują możliwość orzekania przepadku pojazdów.**

W pełni zasadnie projektodawcy proponują, by przepadek pojazdu określony w art. 178a § 5 k.k. orzekany był z istoty rzeczy fakultatywnie, co uwypukla otwierająca przepis klauzula: „sąd może orzec”. Skoro jednak orzeczenie przepadku pozostawione jest do każdorazowej, dyskrecyjnej decyzji sądu, **organ ten powinien móc rozważyć orzeczenie przepadku pojazdu w ramach każdego przypadku realizacji znamion przestępstwa objętego omawianą instytucją prawną.** Tymczasem, w aktualnym stanie prawnym, a także w wersji przepisu pozostawionej w projekcie, wartością graniczną dla orzekania przepadku jest zawartość alkoholu w organizmie sprawcy przestępstwa określonego w art. 178a § 1 lub 4 k.k. na poziomie 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm<sup>3</sup> w wydychanym powietrzu.

Po pierwsze, **wybór takiej a nie innej granicy stanu nietrzeźwości, wykluczającej możliwość orzeczenia przepadku pojazdów wobec sprawców mniej nietrzeźwych, nie był podyktowany jakimikolwiek argumentami i nie został uzasadniony w projekcie nowelizacji, mocą której wprowadzono do ustawy karnej analizowany przepis.** Nie ma przy tym racjonalnych argumentów wskazujących na to, że sprawcy prowadzącemu pojazd w sposób brawurowy i niebezpieczny,

w stanie nietrzeźwości, gdy stężenie alkoholu wynosi aż 1,4 promila nie grozi w ogóle przepadek pojazdów, sprawcy zaś prowadzącemu pojazd w niewiele większym stanie nietrzeźwości grozi orzeczenie tego dolegliwego środka.

Po drugie, **wybór wskazanych wartości granicznych nie znajduje merytorycznego uzasadnienia w danych opisujących skutki spożycia określonej ilości alkoholu w kontekście zachowania się sprawcy prowadzącego pojazd i zagrożeń mogących wynikać z jego stanu nietrzeźwości.**

Należy wskazać, że objawy zatrucia organizmu przy rosnącym stężeniu alkoholu we krwi człowieka są następujące (zob. Encyklopedia Britannica, [www.britannica.com/topic/alcohol-consumption/Alcohol-and-the-individual](http://www.britannica.com/topic/alcohol-consumption/Alcohol-and-the-individual), dostęp: 9.05.2024):

- przy 0.02–0.03 - łagodna euforia i utrata nieśmiałości; brak widocznej utraty koordynacji;
- 0.04–0.06 - dobre samopoczucie i relaks; uczucie ciepła; pewien spadek zdolności do wykonywania dwóch zadań jednocześnie; obniżona ocena możliwości;
- 0.07–0.09 - pewne upośledzenie równowagi, czasu reakcji, mowy i pamięci; zmniejszony osąd, ostrożność i samokontrola; ciągła euforia;
- 0.10–0.12 - oczywiste upośledzenie kontroli mięśni i czasu reakcji; utrata dobrego osądu; niewyraźna mowa;
- 0.13–0.15 - poważna utrata równowagi i kontroli fizycznej; niewyraźne widzenie; pojawienie się dysforii (depresja emocjonalna);
- 0.16–0.20 - nudności, dysforia, splątanie, utrata pamięci;

- 0.25 - ciężkie upośledzenie wszystkich funkcji psychicznych i fizycznych;
- 0.30 - utrata przytomności;
- 0.40 - początek śpiączki; możliwe zatrzymanie oddechu i śmierć.

Trudno o racjonalne wyjaśnienie, z jakiego powodu aktualnie ustawodawca toleruje (w kontekście przypadku pojazdów) osoby prowadzące pojazd, a wykazujące oczywiste upośledzenie kontroli mięśni i czasu reakcji, utratę dobrego osądu, poważną utratę równowagi, niewyraźne widzenie, które to objawy występują typowo już poniżej stężenia 1,5 promila.

Po trzecie, **wskazanie omawianej wartości granicznej wyłącznie w przypadku sprawców prowadzących pojazd w stanie nietrzeźwości w arbitralny i nieuzasadniony sposób odróżnia ich sytuację prawną od sprawców popełniających to samo przestępstwo w stanie pod wpływem środka odurzającego.** W tym ostatnim przypadku przypadek pojazdów grozi sprawcy zawsze, bez względu na stężenie środka i jego wpływ na bezpieczeństwo w ruchu, co narusza konstytucyjną zasadę proporcjonalności i równości wobec prawa.

Z omawianych powodów arbitralne wartości graniczne powinny zostać usunięte z art. 178a § 5 k.k., w konsekwencji ocena zasadności orzeczenia przypadku pojazdu powinna należeć do kompetencji sądu mającego najpełniejszą wiedzę o konkretnym czynie, jego sprawcy i jego kondycji w czasie popełniania przestępstwa w ruchu.

**Art. 178a § 5 k.k. powinien otrzymać brzmienie: „W razie skazania za przestępstwo określone w § 1 lub 4, sąd może orzec przypadek, o którym mowa w art. 44b”.**

5. Regulacje rangi kodeksowej wymagają szczególnej uwagi w perspektywie określenia dnia ich wejścia w życie, by zagwarantować odpowiednią *vacatio legis* ustawy. Sama fakultatywność projektowanych rozwiązań czy też „korzystność” wprowadzanych zmian nie uzasadnia ograniczania do zera okresu spoczywania ustawy (zgodnie z projektem: „ustawa wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia”). Ze względu na proponowane w niniejszej opinii zmiany w zakresie niektórych z procedowanych przepisów, rozmiar *vacatio legis* powinien zostać wydłużony.

**Zasadne jest pozostawienie przynajmniej 14-dniowej *vacatio legis* tej nowelizacji, w oparciu o ogólne regulacje ustawy o ogłaszaniu aktów normatywnych.**

6. Oceniając projekt ustawy z perspektywy całościowej należy podkreślić, że zmiana wszystkich przepisów obejmujących instytucję przepadku pojazdów **porządkuje sytuację prawną wynikającą z wątpliwości dotyczących trybu uchwalenia przepisu określającego dzień wejścia w życie omawianych przepisów.**

W obecnym stanie prawnym istnieją nieusuwalne zastrzeżenia dotyczące niekonstytucyjnego trybu uchwalenia przepisu o *vacatio legis* nowelizacji Kodeksu karnego, wprowadzającej w życie przepisy o przepadku pojazdów (zob. ustawa z dnia 26 stycznia 2023 r. o zmianie ustawy – Kodeks postępowania cywilnego oraz niektórych innych ustaw, Dz.U. poz. 403; szerzej o powodach niekonstytucyjności trybu ustawodawczego: M. Małecki, *Niezmieniony Kodeks karny. Niekonstytucyjność vacatio legis nowelizacji Kodeksu karnego z 7 lipca 2022 r. i jej konsekwencje prawne*, Kraków 2023). Sprawia to, że regulacje dotyczące przepadku mogłyby być kwestionowane



w przyszłości przed sądami karnymi, a także przed Trybunałem Konstytucyjnym, zaś stwierdzenie niekonstytucyjności całej nowelizacji ze względów proceduralnych prowadziłyby do konieczności wyeliminowania skutków orzeczeń przepadku pojazdów wydanych w oparciu o przepisy sprzeczne z Konstytucją.

Projektowana nowelizacja sprawia, że **od dnia jej wejścia w życie przepisy wprowadzone w całości na nowo do porządku prawnego, tym razem w konstytucyjnie prawidłowym trybie, wolne będą od wskazanych zastrzeżeń i zarzutów.** To dodatkowy argument przemawiający za potrzebą uchwalenia procedowanej ustawy.