



Krakowski
Instytut
Prawa
Karnego
Fundacja

dr Grzegorz Bogdan

Katedra Prawa Karnego
Uniwersytet Jagielloński

Kraków, 27.02.2025 r.

EKSPERTYZA

**Projekt ustawy z 6 lutego 2025 r.
w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
rządowy proces legislacyjny nr UD185**

[Treść projektu online](#)

REKOMENDACJA

Przedstawiony 6 lutego 2025 r. projekt ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego spełnia zasadnicze wymogi poprawnej legislacji i zasługuje na dalsze procedowanie w procesie ustawodawczym. Z pewnością jednak zawiera rozwiązania dyskusyjne, które powinny być przedmiotem analizy i ewentualnej korekty podczas dalszych prac legislacyjnych.

ANALIZA

1. Przedstawiony 6 lutego 2025 r projekt ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego, przygotowany przez Ministra Sprawiedliwości w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministrem Infrastruktury, przewiduje normatywną ingerencję w treść różnych aktów prawnych o charakterze ustawowym. Spośród nich na plan pierwszy wysuwają się zmiany proponowane w przepisach Kodeksu karnego, Kodeksu wykroczeń oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Projektowane poprawki obejmują swoim zakresem zarówno instytucje części ogólnej obu ustaw karnych, jak też daleko idące zmiany w treści przepisów ich części szczególnych. Przedstawione przez projektodawców uzasadnienie wskazuje, że głównym celem proponowanych zmian jest skuteczniejsze zwalczanie przestępstw drogowych, szczególnie tych stwarzających zagrożenie dla innych uczestników ruchu drogowego oraz eliminowanie z ruchu osób, wobec których wielokrotnie orzekano zakazy prowadzenia pojazdów.

Za najistotniejsze uznać należy zmiany prowadzące do zaostrzenia kar przewidzianych za spowodowanie wypadku ze skutkiem śmiertelnym w warunkach rażącego naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu a także istotne modyfikacje dotyczące podstaw orzekania zakazu prowadzenia

pojazdów oraz ich przepadku. Wśród projektowanych zmian zwraca również uwagę propozycja ustawowego zdefiniowania i spenalizowania nielegalnych wyścigów.

2. Pierwszą z ustaw objętych proponowaną nowelizacją jest Kodeks karny. W treści jego art. 42 winny zdaniem projektodawców nastąpić zmiany polegające na poszerzeniu katalogu czynów zabronionych, których popełnienie zgodnie z dyspozycją § 1a prowadzić powinno do obligatoryjnego orzeczenia zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych. Dotychczasowy krąg powołanych tu przepisów uzupełnione zostaje o nowe formy czynów zabronionych przewidziane w projektowanych art. 177 § 2a oraz 178 c § 1 pkt 2 i § 2 k.k. Podobnie zmiana dokonana w treści § 3 polega na dodaniu art. 177 § 2a do kręgu przypadków, w których sąd powinien zastosować zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych dożywotnio. Propozycje te mają charakter techniczny i wydają się racjonalną reakcją projektodawcy na zmiany dokonane w części szczególnej omawianej ustawy.

3. Kolejne zmiany odnoszą się do treści art. 43a, który w § 2 przewiduje obligatoryjne orzeczenie świadczenia pieniężnego na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej. Racjonalnym zabiegiem wydaje się poszerzenie zawartego w omawianym przepisie katalogu typów czynów zabronionych o dodane w treści projektu nowe regulacje, można jedynie zastanawiać się nad racjonalnością uzupełnienia przepisu o nowy § 2a w sytuacji, w której podobne konsekwencje mogłaby przynieść nowelizacja istniejącego § 3; zabieg projektodawców można jednak uznać za usprawiedliwiony w związku z potrzebą zachowania spójności istniejącego tekstu ustawy.

4. Brzemienną w skutki zmianą wydaje się proponowana ingerencja w treść art. 44b. Obecne brzmienie § 1 zostaje zastąpione przez dwie nowe regulacje. W nowej redakcji § 1 ustawodawca wyraźnie wylicza typy czynów zabronionych, których sprawcy winni się liczyć z orzeczeniem przepadku pojazdu mechanicznego prowadzonego w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Środek ten traci jednak swój dotychczasowy obligatoryjny charakter; zgodnie z nowym brzmieniem przepisu jego orzeczenie staje się fakultatywne. Z obligatoryjnym orzeczeniem przepadku mamy natomiast do czynienia w proponowanym § 1a, które w enumeratywnie wskazanych przypadkach nakazuje zastosować wspomniane środki, jeśli zawartość alkoholu w organizmie sprawcy przestępstwa wynosiła co najmniej 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia, chyba że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami. Projektodawcy uchylają dotychczasowe § 2–4 ustawy, zaś § 5 w nowym brzmieniu stanowi, iż jeśli w czasie popełnienia przestępstwa pojazd nie stanowił wyłącznej własności sprawcy albo orzeczenie przepadku pojazdu mechanicznego nie jest możliwe lub celowe, w szczególności z uwagi na jego zbycie albo utratę przez sprawcę, zniszczenie lub znaczne uszkodzenie, należy odstąpić od orzeczenia przepadku i obligatoryjnie orzec nawiązkę na rzecz Skarbu Państwa w wysokości co najmniej 5000 zł.

Proponowaną zmianę co do zasady ocenić należy pozytywnie; wychodzi ona naprzeciw postulatom pojawiającym się w literaturze. Odstąpienie od bezwzględnej obligatoryjności orzeczenia przepadku pozostawia więcej swobody w rękach sądu, co wydaje się być krokiem we właściwym kierunku. Można rzecz jasna dyskutować nad zakresem typów czynów zabronionych objętych obligatoryjnym przepadkiem z § 1a; projektowana zmiana mogłaby stać się okazją do uzupełnienia wspomnianego katalogu choćby o art. 178b, jest to jednak zagadnienie

nad którego istotnością zastanowić się można na dalszych etapach procesu legislacyjnego.

Zastrzeżenia budzi natomiast propozycja uchylenia treści dotychczasowego § 4. Przepis ten wyłącza możliwość orzeczenia przepadku pojazdu w sytuacji, w której sprawca prowadził niestanowiący jego własności pojazd mechaniczny, wykonując czynności zawodowe lub służbowe polegające na prowadzeniu pojazdu na rzecz pracodawcy. Co prawda sytuacje takie obejmować będzie nowe brzmienie § 5, który skutecznie wyeliminuje możliwość orzeczenia przepadku, jednak alternatywne orzeczenie nawiązki na rzecz Skarbu Państwa mieć będzie charakter fakultatywny.

Właśnie projektowane brzmienie § 5 zdaje się wzbudzać najistotniejsze kontrowersje. Można zgodzić się z autorami uzasadnienia projektu, podkreślającymi, że w odniesieniu do przepadku pojazdów w sytuacji, gdy pojazd nie był wyłączną własnością sprawcy, dotychczasowy obowiązek orzekania przepadku równowartości pojazdu narusza zasady trafnej represji, nie spełniając wymogów proporcjonalności kary i równości sprawców. Prawdą jest, że uzależnianie dolegliwości istniejącego środka od wartości pojazdu cechuje daleko posuniętą arbitralność i niedostosowanie do okoliczności popełnienia przestępstwa i właściwości sprawcy. Orzeczenie projektowanej nawiązki uznać można tym samym za krok we właściwym kierunku. Trudno jednak powiedzieć to samo o założeniu, w myśl którego środek ten ma zawsze charakter fakultatywny, tym bardziej, że stanowić on będzie alternatywę wobec nadal obligatoryjnego przepadku wskazanego w projektowanym § 1a.

Co więcej, automatyczne odstąpienie od przepadku i zastąpienie go nawiązką zachodzić będzie w każdym przypadku, w którym pojazd nie stanowił wyłącznej własności sprawcy. Dotyczyć to będzie np. sytuacji objęcia pojazdu małżeńską wspólnością ustawową, co znacznie

ograniczy możliwość sięgnięcia po przepadek. Nietrudno także przewidzieć, że uregulowanie takie może zachęcić potencjalnych sprawców do zawierania fikcyjnych umów ustanawiających współwłaścicielami pojazdu np. dalszych krewnych, co będzie miało na celu wyeliminowanie możliwości orzeczenia przepadku. Przeciwdziałanie takiemu procederowi wydaje się jednym z celów, jakie należy postawić przed uczestnikami dalszego procesu legislacyjnego.

Na marginesie tych wywodów warto zastanowić się, czy dla potrzeb art. 44b nie należałoby zmodyfikować górnej granicy wysokości nawiązki przewidzianej w treści art. 48. Choć próg 100 000 zł wydaje się wysoki, może jednak okazać się nieadekwatny do rynkowej wartości wielu pojazdów objętych dyspozycją art. 44b.

5. Zmiana proponowana w treści art. 69 § 4 sprowadza się do rozbudowania dyspozycji przepisu o zachowania sprawców wypadku komunikacyjnego charakteryzujących się w chwili czynu wysokim poziomem nietrzeźwości lub łamiących zakaz prowadzenia pojazdów. O ile proponowaną zmianę należy ocenić pozytywnie, o tyle warto zastanowić się, czy nie będzie stanowić niekonsekwencji brak rozciągnięcia zakresu wskazanego w punkcie c na sprawców katastrofy komunikacyjnej z art. 173; trudno znaleźć uzasadnienie dla bardziej wyrozumiałe-go ich potraktowania niż sprawców wypadku.

6. Zmiany w części ogólnej Kodeksu karnego zamyka projektowane uzupełnienie art. 115 o nowy § 26, zawierający definicję „nielegalnego wyścigu samochodowego”. Jest nim rywalizacja kierujących co najmniej dwoma pojazdami mechanicznymi w ruchu lądowym, z zamiarem pokonania określonego odcinka drogi w jak najkrótszym czasie i z naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym lub celowe wprowadzenie pojazdu w poślizg lub doprowadzenie do utraty styczności

z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu, wykonane w trakcie zgromadzenia zorganizowanego na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni. Definicja ta wydaje się problematyczna. Niezrozumiałe jest chociażby opisywanie takiej aktywności sprawcy jako wyścigu „samochodowego”, choć z samej treści definicji wynika, że rozciąga się ona również na inne pojazdy mechaniczne; wydaje się, że choć odniesienie projektowanego przepisu do kierujących motocyklami nie będzie stwarzać wątpliwości, niezrozumiałe będzie uznanie ich za uczestników „wyścigu samochodowego”.

Problemy, jakie stwarza definicja zawarta w projektowanym § 26, sięgają jednak dalej. Wśród nich wskazać można nieuzasadnione jak się wydaje odwołanie do „określonego” odcinka drogi, co postawi poza zakresem definicji większość improwizowanych wyścigów, których uczestnicy nie mają wręcz możliwości „określenia” dystansu, na którym ich rywalizacja się odbywa.

Poza zakresem definicji pozostaje również alternatywna forma rywalizacji, a więc popularny „wyścig spod świateł”, którego celem jest nie tyle najszybsze przebycie określonego odcinka drogi, ile osiągnięcie maksymalnego przyspieszenia bezpośrednio po wymuszonym przez warunki ruchu drogowego zatrzymaniu pojazdu. Proceder taki stwarza istotne zagrożenie dla innych uczestników ruchu, wydaje się zatem, że także powinien zostać objęty zakresem projektowanej definicji.

Za rodzaj nielegalnego wyścigu planuje się uznać specyficzny i odmienny rodzaj nielegalnej rywalizacji, a więc opisany w punkcie 2 projektowanego przepisu tzw. drift, względnie jazd motocyklem na jednym kole. Kwestią o drugorzędnym znaczeniu wydaje się uznanie takiej rywalizacji za „wyścig”; problem ten mieć będzie jedynie charakter terminologiczny. Aby jednak zachowanie takie stanowiło przestępstwo, musi ono mieć miejsce w trakcie zgromadzenia zorganizowanego na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni; spontaniczne podjęcie takiego

zachowania stanowić będzie wykroczenie opisane w projektowanym art. 86c § 1 Kodeksu wykroczeń. W tym kontekście pewne wątpliwości budzi wymóg wykazania zorganizowanego charakteru zgromadzenia, zwłaszcza gdy obejmie ono niewielką grupę uczestników.

7. Zmiany proponowane w części szczególnej Kodeksu karnego polegają między innymi na dodaniu w treści art. 177 nowego § 2a, przewidującego odpowiedzialność sprawcy opisanego w § 2 tzw. „ciężkiego” wypadku komunikacyjnego, który powoduje go uczestnicząc w nielegalnym wyścigu, łamiąc orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów lub działając w warunkach projektowanego art. 178c § 2, a więc prowadząc pojazd mechaniczny w sposób rażąco naruszający zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, zagrażając swoim zachowaniem bezpieczeństwu innej osoby i z prędkością większą od dopuszczalnej. W takiej sytuacji kara pozbawienia wolności grożąca sprawcy powinna się mieścić w granicach od roku do lat 10. O ile trudno polemizować z zasadnością wprowadzenia do treści art. 177 kwalifikowanej postaci typu czynu zabronionego, o tyle można dyskutować nad rozszerzeniem wskazanego tam katalogu chociażby o art. 178 b, a więc ucieczkę przed pościgiem.

8. Proponowane zmiany sięgają również do treści art. 178, rozbudowując katalogi zawarte w § 1 i 1a o nowe typy czynów zabronionych. Kryteria owej rozbudowy wydają się zasadne, jednak przy okazji tak obszernej nowelizacji warto być może zastanowić się nad pojawiającym się w brzmieniu § 1 odwołaniem do sytuacji, w której sprawca spożywa alkohol lub zażywa środek odurzający po popełnieniu czynu zabronionego a przed poddaniem go przez uprawniony organ badaniu w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu lub obecności środka odurzającego. Kryterium to wydaje się dość arbitralnym środkiem

kryminalizacji zastępczej. Eliminuje z pewnością problemy dowodowe zaistniałe w sytuacji, w której sprawca deklaruje spożycie alkoholu lub zażycie środka już po popełnieniu czynu zabronionego, jednak bezrefleksyjnie rozciąga przesłanki wyższej karalności na przypadki, w których taka deklaracja sprawcy odpowiada prawdzie; co więcej, przepis w obecnym brzmieniu nakazuje surowsze traktowanie również tych sprawców, którzy mimo spożycia alkoholu lub zażycia środka nadal nie znajdują się w stanie nietrzeźwości lub odurzenia. Co prawda niekonsekwencja ta nie jest wynikiem projektowanej nowelizacji, jednak warto być może rozważyć przy okazji planowanych zmian ustawowych racjonalizację obecnego brzmienia przepisu.

Wobec projektowanego brzmienia art. 44b zasadne wydaje się proponowane uchylenie § 3 i § 5 omawianego przepisu.

9. Propozycja zmian obejmuje również wprowadzenie do porządku prawnego nowego art. 178c. Jego § 1 przewiduje odpowiedzialność za organizowanie lub prowadzenie nielegalnego wyścigu lub uczestniczenie w nim w charakterze prowadzącego pojazd mechaniczny. O ile samo stypizowanie tego rodzaju zachowań wychodzi naprzeciw pojawiającym się tak w literaturze prawa karnego, jak i w opinii społecznej oczekiwaniom, o tyle problematyczne może okazać się rozgraniczenie pomiędzy zakresem regulacji projektowanego punktu 2 i wprowadzanego w art. 86c § 1 Kodeksu wykroczeń typu czynu zabronionego polegającego na driftowaniu lub jeździe motocyklem na jednym kole. Rozgraniczenie takie opierać się będzie na kryterium „uczestniczenia w zgromadzeniu zorganizowanym na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni” co w konkretnych przypadkach może być trudne do wykazania.

Należy nad to podkreślić, że w treści § 3 projektodawcy przewidują odpowiedzialność karną za czynienie przygotowań do przestępstwa

określonego w § 1. Regulacja ta, którą skądinąd pomija przygotowane przez autorów projektu uzasadnienie, także budzi pewne kontrowersje. O ile można sobie wyobrazić postawienie zarzutu zrealizowania czynności przygotowawczej organizatorowi wyścigu, o tyle należałoby zastanowić się, jakie kształt winien przybrać wspomniany zarzut w odniesieniu do prowadzącego wyścig, jak również do jego uczestników. Można zrozumieć intencje projektodawców, związane z podstawą do postawienia zarzutów osobom zgromadzonym w miejscu startu przyszłych wyścigów, jednak wątpliwości dotyczyć będą chociażby kryteriów odróżnienia kierujących pojazdami od widzów; pojawia się również pytanie, czy osoba zasiadająca za kierownicą pojazdu i oczekująca na rozpoczęcie wyścigu realizować będzie znamiona przygotowania, czy też usiłowania. Zasadna wydaje się ta druga ewentualność, choć trudno ją pogodzić z wymogami odwołującej się do pojęcia usiłowania tzw. koncepcji początku dokonania. Warto zresztą pamiętać że podstawę odpowiedzialności może w tym przypadku stanowić zmodyfikowana treść art. 52 Kodeksu wykroczeń.

Mniej kontrowersyjne wydaje się zapis projektowanego art. 178c § 2. Można jedynie zastanawiać się, czy wskazane w tym przepisie przekroczenie prędkości administracyjnie dozwolonej implikuje samo przez się rażący charakter naruszania zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, czy też okoliczność tę trzeba będzie wykazać innymi środkami, a jeśli tak – jakimi?

10. Proponowane przez projektodawców zmiany obejmują również modyfikacje brzmienia przepisów tak części ogólnej jak i szczególnej kodeksu wykroczeń.

Pierwsza kategoria obejmuje zmiany w treści art. 24 § 1a, zawierającego katalog wykroczeń komunikacyjnych, za które grzywnę wymierza się w wysokości do 30 000 zł oraz art. 38 § 2, którego treść

wskazuje na przepisy zaczerpnięte również z rozdziału XI Kodeksu wykroczeń, które objęto zakresem swoistej „recydywy”, będącej przesłanką progresji karania. W obu przepisach katalogi uzupełniano o wspomniany uprzednio nowy art. 86c § 1 i 2, przewidujący odpowiedzialność za drift i jazdę motocyklem na jednym kole. W obu też przypadkach projektowany zabieg należałoby uznać za uzasadniony.

11. Zmiany planowane w części szczególnej omawianej ustawy są zdecydowanie obszerniejsze. W treści art. 52 § 2 dodano w szczególności nowy pkt 2a, przewidujący odpowiedzialność za uczestnictwo w zorganizowanym bez wymaganego zawiadomienia zgromadzeniu, o którym mowa w dodawanym w projektowanej nowelizacji art. 65ja ustawy – Prawo o ruchu drogowym, zaś planowany § 2a przewiduje karę grzywny nie niższą niż 2000 zł wobec organizatora lub osoby przewodniczącej takiemu zgromadzeniu.

Zgodnie z przepisem powołanym w treści obu typów „zgromadzenie użytkowników pojazdów na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni, w liczbie większej niż 10, którego celem jest w szczególności prezentacja pojazdów, w tym wprowadzonych w nich modyfikacji, wymaga wcześniejszego zawiadomienia organu gminy” na zasadach określonych w przepisach ustawy - Prawo o zgromadzeniach. Pewnych słabości projektowanego rozwiązania szukać należy właśnie w regulacji o charakterze administracyjnym, która cechuje się niepotrzebną arbitralnością i pewnym niedookreśleniem. Okazją do bliższej analizy sugerowanych tam rozwiązań będzie przegląd zmian proponowanych w treści wspomnianej ustawy.

12. W projektowanym art. 52aa karę grzywny przewidziano wobec osoby, która umyślnie uczestniczy w nielegalnym wyścigu samochodowym, o którym mowa w omawianej już definicji art. 115 § 26

Kodeksu karnego, nie będąc kierującym pojazdem. Regulacja taka wydaje się mocno kontrowersyjna. Warto pamiętać, że wykroczeniem zagrożonym surowszą sankcją jest wspomniane w art. 52 § 2 pkt 2a uczestnictwo w zgromadzeniu zdefiniowanym w art. 65ja ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Co prawda przepis ten mówi o zgromadzeniu określonej liczby użytkowników pojazdów, nie stwierdza jednak, że w zgromadzeniu takim nie mogą brać udziału inne osoby. Jak się wydaje odpowiedzialność ciążyć będzie na wszystkich uczestnikach zgromadzenia, o ile więcej niż 10 z nich będzie użytkownikami pojazdów. Przepis ten zresztą nie wymaga wprost, by same pojazdy znajdowały się w miejscu, w którym odbywa się zgromadzenie; o ile można się zastanawiać, czy do zrealizowania znamion wystarczy np. prezentowanie zdjęć pojazdów, o tyle z całą pewnością nie każdy użytkowany pojazd musi być prezentowany.

Jak się wydaje, warto rozważyć rezygnację z art. 52aa, modyfikując ewentualnie treść art. 52 Kodeksu wykroczeń. Pozwoli to na uniknięcie potencjalnych problemów związanych z funkcjonowaniem na gruncie Kodeksu wykroczeń dwóch różnych, choć zbliżonych zakresowo definicji, odwołujących się odpowiednio do treści art. 115 § 26 Kodeksu karnego i art. 65ja ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

13. Do tej ostatniej definicji odwołują się również projektodawcy w proponowanym brzmieniu art. 90 § 3 Kodeksu wykroczeń. Zgodnie z jego treścią osoba tamująca lub utrudniająca ruch na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, która uczestniczy we wspomnianym zgromadzeniu, podlega karze grzywny nie niższej niż 1000 zł. Projektodawcy uzupełniają katalog kar przewidzianych w dwóch paragrafach poprzedzających o karę ograniczenia wolności, nieobecną w § 3. Co charakterystyczne, uzasadnienie projektu określa ten ostatni przepis mianem typu kwalifikowanego. Być może takie jego

ukształtowanie jego sankcji jest konsekwencją pomyłki projektodawców, gdyż zaprezentowane brzmienie przewiduje co prawda surowszą karę grzywny, lecz nie pozwala na wymierzenie kary ograniczenia wolności. Prowadziłoby to do niezrozumiałej sytuacji, w której uczestnik nielegalnego zgromadzenia tamujący lub utrudniający ruch mógłby zostać ukarany surowszą grzywną niż przewidziana w § 1, lecz zarazem niedopuszczalne byłoby orzeczenie wobec niego kary ograniczenia wolności. Jak się wydaje, kwestia ta wymaga korekty.

Proponowana nowelizacja wprowadza także § 4 z omawianego przepisu, w myśl którego jeśli wykroczenie o którym mowa w przepisach poprzedzających spowodowało poważne zakłócenie ruchu drogowego, można orzec nawiązkę w wysokości do 1500 zł. Dyspozycja ta również wzbudza wątpliwości. Warto pamiętać, że zgodnie z art. 32 nawiązkę orzeka się na rzecz pokrzywdzonego w wypadkach przewidzianych w przepisach szczególnych. W sytuacji opisanej w art. 90 § 4 Kodeksu wykroczeń ustalenie grona osób pokrzywdzonych zachowaniem polegającym na tamowaniu lub utrudnianiu ruchu jest zabiegiem bardzo skomplikowanym, zaś grono potencjalnych beneficjentów nawiązki może okazać się bardzo szerokie.

14. Projektowana nowelizacja, niejako na marginesie zasadniczego kierunku zmian, modyfikuje również brzmienie art. 96 Kodeksu wykroczeń, stanowiącego swoisty wykroczeniowy odpowiednik znanego z art. 179 Kodeksu karnego tzw. przestępstwa dyspozytorskiego. Ingerencja ogranicza się tutaj do zaostżenia sankcji, polegającego na podniesieniu dolnej granicy grożącej grzywny oraz dodaniu alternatywnego zagrożenia w postaci kary ograniczenia wolności.

15. Zmiany w treści kodeksu postępowania karnego ograniczają się do ingerencji w brzmienie jednego tylko przepisu. Chodzi o art. 295 § 1a

tej ustawy, mówiący o tymczasowym zajęciu pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę przestępstwa, za które orzeka się przepadek takiego pojazdu. Dotychczasowe odesłanie do art. 44b kodeksu karnego zostaje ograniczone do § 1a powołanego przepisu, jako że tylko on operuje w swym projektowanym brzmieniu obligatoryjnym środkiem tego rodzaju. Jest to zatem typowa zmiana dostosowawcza.

16. Omawiany akt proponuje dokonanie kilku modyfikacji w brzmieniu ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Pierwszym z nich jest dodanie w treści art. 60 nowego § 2a, który *expressis verbis* zabrania kierowania pojazdem silnikowym lub motorowerem w sposób powodujący celowy poślizg kół (drift) lub utratę styczności z nawierzchnią choćby jednego z kół pojazdu z zastrzeżeniem, że nie dotyczy to kół na osiach podnoszonych w pojazdach kategorii N2, N3 i M3. Jest to przepis o tyle istotny, że zawiera istotne wskazówki co do treści przeżycia psychicznego sprawcy dopuszczającego się driftu, który musi być wywołany celowo. Pewne wątpliwości budzić może jednak rozstrzygnięcie dotyczące spowodowania utraty styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu. Zarówno omawiany przepis, jak i będące nośnikami normy sankcjonującej art. 178c § 1 Kodeksu karnego (w świetle definicji ustawowej z art. 115 § 26) i art. 86c Kodeksu wykroczeń nie rozstrzygają kwestii wymogu jego celowości w sposób jednoznaczny, co być może wymaga doprecyzowania.

17. Istotny charakter nosi również dodanie w brzmieniu omawianej ustawy nowego art. 65ja, stwarzającego wymóg zawiadomienia organu gminy na zasadach określonych w przepisach ustawy – Prawo o zgromadzeniach o planowanym na otwartej, ogólnodostępnej przestrzeni zgromadzeniu użytkowników pojazdów w liczbie większej niż 10, którego celem jest w szczególności prezentacja pojazdów, w tym

wprowadzonych w nich modyfikacji. O przepisie tym była już mowa wcześniej. Należy raz jeszcze podkreślić, że cechuje go zauważalny brak precyzji. Choć nie stanowi on regulacji ze sfery prawa karnego, wywiera istotny wpływ na kodyfikację karną i wykroczeniową, stąd niezbędne wydaje się bardziej szczegółowe jego ujęcie. Należy zwłaszcza rozstrzygnąć, czy dolna granica 10 odnosi się do pojazdów czy ich użytkowników, a także rozważyć rezygnację ze zwrotu „w szczególności”, który sugerować może przykładowy jedynie charakter wyliczenia.

18. Kolejna zmiana dotyczy kręgu danych gromadzonych Centralnej Ewidencji Pojazdów. Projekt postuluje jego poszerzenie o informacje dotyczące czasowego zawieszenia dopuszczenia pojazdu do ruchu, wykorzystania pojazdu do popełnienia przestępstwa, o którym mowa w art. 177 § 2a albo art. 178c § 1 pkt 2 i § 2 kodeksu karnego oraz wykroczenia opisanego w art. 86c kodeksu wykroczeń. Ma ona charakter dostosowawczy i logicznie wynika treści zmian dokonanych w przepisach wspomnianych ustaw karnych. Towarzyszy im techniczna zmiana art. 80 ba ust. 1 pkt 3 omawianej ustawy, nakazująca wprowadzanie owych danych do ewidencji przez właściwą jednostkę organizacyjną Policji.

19. Modyfikacje o podobnie technicznym charakterze mają nastąpić także w treści art. 130 a omawianej ustawy, traktującym o usuwaniu pojazdu z drogi i jego kosztach, ponoszonych przez kierującego pojazdem oraz trybie wydania pojazdu z parkingu strzeżonego. Zmodyfikowano także przepis art. 135, uzupełniając katalog podstaw zatrzymania prawa jazdy o przypadki wskazane w art. 60 ust. 2a, a zatem polegające na driftowaniu lub jeździe na jednym kole.

20. Do dwóch istotnych zmian doszło w treści przepisów Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia. Polegają one po pierwsze na dodaniu w treści art. 96 nowego § 1e, pozwalającego w sytuacjach wskazanych w dodanych w ramach projektowanej nowelizacji art. 52 § 2 pkt 2a i § 2a Kodeksu wykroczeń nałożyć w postępowaniu mandatowym grzywnę w wysokości do 5 000 zł.

Z kolei proponowany w treści art. 98 nowy § 6 umożliwia zawiadomienie pokrzywdzonego wykroczeniem, na jego wniosek, o ukaraniu sprawcy wykroczenia i prawie dostępu do informacji będących podstawą ukarania w przypadku, gdy mandat karny jest prawomocny. Zmiany te należy ocenić pozytywnie; nowe brzmienie ustawy dostarczy pokrzywdzonemu danych niezbędnych do dochodzenia od sprawcy w postępowaniu cywilnym naprawienia szkód wyrządzonych wykroczeniem.

21. Do zmiany dochodzi również w treści ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Modyfikacje treści art. 102 i 105a umożliwiają przekazywanie przez Centralną Ewidencję Pojazdów i wykorzystanie przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny informacji dotyczących wykorzystania pojazdu do popełnienia przestępstwa, o którym mowa w art. 177 § 2a albo art. 178c § 1 pkt 2 i § 2 kodeksu karnego oraz wykroczenia opisanego w art. 86c Kodeksu wykroczeń. Zmiana ta stanowi naturalną konsekwencję modyfikacji brzmienia ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

22. W przepisach ustawy o kierujących pojazdami przewidziano dodanie w art. 50 nowego ust. 2a, które nakłada na osobę ubiegającą się o uzyskanie uprawnienia do kierowania motorowerem, pojazdami

silnikowymi lub tramwajem obowiązek złożenia przed przystąpieniem do egzaminu państwowego oświadczenia, w myśl którego nie orzeczono wobec niej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, a także nie toczy się przeciw niej w tym zakresie żadne postępowanie karne z tytułu popełnienia przestępstwa w związku z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Oświadczenie takie pociąga za sobą ewentualną odpowiedzialność karną za złożenie fałszywego oświadczenia w myśl art. 233 § 6 Kodeksu karnego. W razie toczenia się wobec kandydata postępowania karnego we wskazanym zakresie winien on złożyć pisemne oświadczenie odnośnie orzeczenia wobec niego na dzień egzaminu zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. Proponowana regulacja budzi kontrowersje z uwagi na zauważalny brak precyzji; nie przesądza ona na przykład, czy oświadczenie kandydata winno dotyczyć nieprawomocnego orzeczenia wobec niego wspomnianego zakazu. Być może lepszym rozwiązaniem byłoby zapewnienie Wojewódzkim Ośrodkom Ruchu Drogowego dogodnego dostępu do danych, do których odnosić się ma przedmiotowe oświadczenie, za pośrednictwem sieci informatycznej.

23. Z kolei zmiana w treści art. 102 ust. 1 pkt 4 rozszerza podstawy wydania przez starostę decyzji administracyjnej o zatrzymaniu prawa jazdy także na przypadki przekroczenia dopuszczalnej prędkości o więcej niż 50 km/h na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym. Nowy pkt 8 przewiduje podobne konsekwencje wobec kierującego pojazdem silnikowym lub motorowerem, który dopuszcza się driftu bądź jazdy na jednym kole. Na wypadki opisane w punktach 7 i 8 rozciąga się również obowiązywanie ustępów 2b i 3 tego artykułu.

24. Poza zmianami o technicznym charakterze, których projektodawca dokonuje w treści art. 102a, istotną modyfikację zawiera

projektowane brzmienie art. 103 ust 1 pkt 3. Poszerza ono katalog przesłanek do wydania decyzji o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami na przypadki przekroczenia liczby 20 punktów otrzymanych za naruszenia przepisów ruchu drogowego albo stwierdzenia kierowania pojazdem niezgodnie z artykułem 8a ust. 1 (w obowiązującym brzmieniu ustawy brak art. 8a, zatem intencje projektodawców wymagają doprecyzowania) względnie wymaganiami określonymi dla kierującego znajdującego się w okresie próbnym; z kolei uchylony zostaje ust. 5.

25. Do zmian dochodzi również w brzmieniu ustawy z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw. Zmiany tej wymaga modyfikacja przepisów związanych z terminem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzenie, przekazywania, gromadzenie, i udostępnianie z centralnej ewidencji kierowców danych dotyczących gromadzenia m.in. informacji o przypadkach wskazanych w istniejącym punkcie 7 i projektowanym punkcie 8 art. 102 ust. 1 Ustawy o kierujących pojazdami. Zmiana ta ma charakter dostosowawczy i wynika z faktu ujęcia w punkcie 8 zachowania polegającego na drifcie lub jeździe na jednym kole.

26. Kolejną zmianą o charakterze dostosowawczym jest dodanie nowego art. 41a ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej. Brzmienie tego przepisu pozwala zakładowi ubezpieczeń przetwarzać dane o których mowa w dodanych projektowaną nowelizacją przepisach art. 80c ust 1 pkt 17a, 17 b i 17c ustawy – Prawo o ruchu drogowym wyłącznie w celu dokonania oceny ryzyka ubezpieczeniowego i taryfikacji, zmierzających do zawarcia umowy ubezpieczenia. Zmiana ta stanowi prostą konsekwencję omówionych powyżej modyfikacji w treści art. 80c ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

27. Z kolei następstwem zmian w brzmieniu art. 44b Kodeksu karnego jest modyfikacja proponowana w treści art. 7 pkt. 8 ustawy o wspieraniu i resocjalizacji nieletnich, polegająca na skreśleniu tracącego oparcie w przepisach kodyfikacji karnej nawiązania do przypadku równowartości pojazdu.

28. Podsumowując rozważania poświęcone obszernemu projektowi nowelizacji przepisów związanych z zapewnieniem poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego należy podkreślić, że przedstawiony projekt stanowi propozycję zmian w większości pożądanym i zmierzających w oczekiwanym kierunku, często zresztą postulowanych tak przez literaturę przedmiotu, jak i opinię publiczną. Choć udało się uniknąć poważniejszych kontrowersji, analizowana wersja projektu nie jest wolna od pewnych niedoskonałości. Można jednak wyrazić nadzieję, że ich skala daje podstawy by przypuszczać, że mogą one zostać wyeliminowane w toku dalszego procesu legislacyjnego, który zakończy się uchwaleniem aktu prawnego wychodzącego naprzeciw sygnalizowanym już od dawna potrzebom.

*