



Krakowski
Instytut
Prawa
Karnego
Fundacja

dr Mikołaj Małecki
Adrian Duda

**Opinia do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy
– Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw**

druk nr 1231, Sejm VIII kadencji

Kraków, dnia 9 lutego 2017 r.

1.

Projektodawca proponuje wprowadzenie **do art. 178 k.k. nowego § 1a**, zgodnie z którym: „W wypadku określonym w § 1 w stosunku do sprawcy, który popełnił przestępstwo określone w art. 177 § 2, dolna granica ustawowego zagrożenia wynosi 2 lata pozbawienia wolności” (art. 1 pkt 2 projektu), a także wprowadzenie nowego typu czynu zabronionego z **art. 178b k.k.**, zgodnie z którym: „Kto, pomimo wydania przez osobę uprawnioną do kontroli ruchu drogowego, poruszającą się pojazdem lub znajdującą się na statku wodnym albo powietrznym, przy użyciu sygnałów dźwiękowych i świetlnych, polecenia zatrzymania pojazdu mechanicznego nie zatrzymuje niezwłocznie pojazdu i kontynuuje jazdę, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5” (art. 1 pkt 3 projektu).

W niniejszej opinii zostały przedstawione uwagi do wskazanych propozycji legislacyjnych. **Propozycje te nie zasługują na pozytywną ocenę i wymagają modyfikacji na etapie prac legislacyjnych w Sejmie.**

Uwagi do projektowanego art. 178 § 1a k.k.

W wypadku określonym w § 1 w stosunku do sprawcy, który popełnił przestępstwo określone w art. 177 § 2, dolna granica ustawowego zagrożenia wynosi 2 lata pozbawienia wolności.

2.

Proponowany art. 178 § 1a k.k. odnosi się do regulacji z art. 178 § 1 k.k., określającej przesłanki surowszej odpowiedzialności karnej sprawcy przestępstwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, który popełnił czyn w stanie nietrzeźwości lub odurzenia, albo zbiegł z miejsca zdarzenia. Przepis ten głosi: „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 przypisane sprawcy przestępstwo w wysokości od dolnej granicy ustawowego zagrożenia zwiększonego o połowę do górnej granicy tego zagrożenia zwiększonego o połowę”.

Natomiast przestępstwo z art. 177 § 2 k.k., którego dotyczy projektowany przepis, polega na spowodowaniu nieumyślnie ciężkiego wypadku komunikacyjnego w wyniku niezachowania bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Przepis ten stanowi: „Jeżeli następstwem wypadku [o którym mowa w § 1, czyli nieumyślnego wypadku komunikacyjnego – dop. autorów] jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8”.

3.

Zdaniem projektodawcy proponowany art. 178 § 1a k.k. **zmienia granice ustawowego zagrożenia karą za przestępstwo opisane w art. 177 § 2 k.k.** w taki sposób, że ustala dolną granicę zagrożenia za ten czyn zabroniony na 2 lata pozbawienia wolności. W rezultacie sankcją za wypadek określony w art. 177 § 2 k.k., popełniony w warunkach opisanych w art. 178 § 1 k.k. (nietrzeźwość, odurzenie, zbiegnięcie z miejsca

zdarzenia), ma być kara pozbawienia wolności trwająca nie krócej niż 2 lata. W uzasadnieniu konsekwentnie wskazuje się, że:

- a) należy prawidłowo ustalić „zagrożenia karne” za niektóre rodzaje przestępstw;
- b) art. 177 § 2 k.k. w zw. z art. 178 § 1 k.k. jest przykładem zbyt łagodnej „sankcji”;
- c) w opisanej sytuacji aktualny przepis przewiduje karę pozbawienia wolności, której „dolna granica wynosi 9 miesięcy”;
- d) dlatego proponuje się wprowadzenie art. 178 § 1a k.k., który ustalałby „dolną granicę ustawowego zagrożenia” w wysokości 2 lat pozbawienia wolności.

Zaproponowana przez Ministerstwo Sprawiedliwości treść art. 178 § 1a k.k. w pełni odpowiada założeniom opisanym w uzasadnieniu projektu – przepis wyraźnie stanowi, że w omawianych sytuacjach **dolna granica ustawowego zagrożenia** wynosi 2 lata pozbawienia wolności.

4.

Uzasadnienie projektu oraz zaproponowana treść art. 178 § 1a k.k. wskazuje na niedostateczną wiedzę projektodawcy o instytucji określonej w obowiązującym art. 178 § 1 k.k., z którą integralnie powiązany ma zostać nowy art. 178 § 1a k.k. Twórca projektu nie zdaje sobie sprawy z konsekwencji uchwalenia art. 178 § 1a k.k. w zaproponowany przez siebie kształcie. Nie odnosi się do nich w uzasadnieniu projektu i nie uwzględnia kontrowersji dotyczących charakteru prawnego obowiązującego art. 178 § 1 k.k., omawianych w bogatej literaturze karnistycznej oraz w orzecznictwie Sądu Najwyższego. W rezultacie tych zaniedbań, **proponowana nowelizacja może doprowadzić do wielu niespójności i komplikacji interpretacyjnych.**

5.

W nauce prawa karnego i orzecznictwie funkcjonują następujące poglądy na temat charakteru prawnego art. 178 § 1 k.k.:

- a) zgodnie ze stanowiskiem większościowym, mamy tu do czynienia z **instytucją sądowego wymiaru kary**, sprowadzającą się do

- nadzwyczajnego obostrzenia kary** za popełnienie czynu zabronionego w stanie nietrzeźwości lub odurzenia, bądź za zbiegnięcie z miejsca zdarzenia po popełnieniu przestępstwa;
- b) w myśl stanowiska konkurencyjnego, art. 178 § 1 k.k. określa w specyficzny sposób **kilka kwalifikowanych typów czynu zabronionego** pod groźbą kary;
 - c) koncepcja mieszana wskazuje na **niejednorodny charakter prawny art. 178 § 1 k.k.**: w zakresie stanu nietrzeźwości bądź odurzenia są to kwalifikowane typy czynu zabronionego, w zakresie zbiegnięcia z miejsca zdarzenia mamy do czynienia z instytucją sędziowskiego wymiaru kary.

Zwolennikami większościowego podejścia traktującego art. 178 § 1 k.k. jako instytucję sądowego wymiaru kary są m.in. A. Zoll, M. Dąbrowska-Kardas i P. Kardas, R.A. Stefański, J. Wojciechowski, T. Krawczyk, J. M. Iwaniec, K. J. Pawelec, J. Kulesza, D. Mieczkowska, T. Razowski, J. Lachowski, J. Piórkowska-Flieger oraz R.G. Hałas, a także Sąd Najwyższy (zob. A. Zoll, *Kilka uwag w związku z charakterem prawnym norm sankcjonujących wynikających z art. 178 § 1 k.k.*, (w:) *Teoretyczne i praktyczne problemy współczesnego prawa karnego. Księga jubileuszowa dedykowana prof. T. Bojarskiemu*, red. A. Michalska-Warias, I. Nowikowski, J. Piórkowska-Flieger, Lublin 2011, s. 635 i n.; Zob. M. Dąbrowska-Kardas, P. Kardas, *Odpowiedzialność za spowodowanie wypadku komunikacyjnego w świetle regulacji nowego kodeksu karnego z 1997 r.*, cz. II, *Palestra* 1999, nr 3, s. 36-41; Zob. R.A. Stefański, *Wypadek w komunikacji jako przestępstwo w nowym kodeksie karnym*, *Prokuratura i Prawo* 1998, nr 10, s. 66; J. Wojciechowski, *Kodeks karny. Komentarz. Orzecznictwo*, Warszawa 2000, s. 343-344; T. Krawczyk, *Niektóre konsekwencje teoretyczno-prawne art. 178 k.k.*, *Prokuratura i Prawo* 2001, nr 11, s. 46-47; J.M. Iwaniec, *Glosa do uchwały Izby Karnej Sądu Najwyższego z dnia 16 marca 1999 r.*, *I KZP 4/99*, *Wojskowy Przegląd Prawniczy* 2002, nr 2, s. 128-132; K.J. Pawelec, *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 15 marca 2001 r.*, *III KKN 492/99*, *Jurysta* 2002, z. 2, s. 20; J. Kulesza, *Glosa do postanowienia SN z dnia 28 czerwca 2006 r.*, *II KK 285/05*, *Prokuratura*

i Prawo 2008, nr 4, s. 155-168; D. Mieczkowska, *Odpowiedzialność karna sprawcy wypadku komunikacyjnego przy zbiegnięciu z miejsca zdarzenia. Przegląd doktryny i orzecznictwa*, Paragraf na drodze 2013, nr 5, s. 32; T. Razowski, (w:) *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz*, red. J. Giezek, Warszawa 2014, s. 363; J. Lachowski, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. V. Konarska-Wrzosek, Warszawa 2016, s. 825; J. Piórkowska-Flieger, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. T. Bojarski, Warszawa 2016, s. 484; R.G. Hałas, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Warszawa 2017, s. 873-875; uchwała Sądu Najwyższego z dnia 16 marca 1999 r., I KZP 4/99, OSNKW 1999, nr 5-6, poz. 27; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 sierpnia 2010 r., III K 5/10, LEX nr 603781).

Mniejszościowy pogląd uznający art. 178 § 1 k.k. za konglomerat typów kwalifikowanych reprezentuje K. Szmidt i M. Budyn-Kulik, a opowiadał się za nim również K. Buchała (K. Szmidt, *Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 16 marca 1999 r., I KZP 4/99 (dot. wykładni art. 178 k.k.)*, Prokuratura i Prawo 2001, nr 3, s. 115 i n.; M. Budyn-Kulik, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Mozgawa, Warszawa 2015 (wydanie elektroniczne LEX), komentarz do art. 178 k.k., teza 1; K. Buchała, (w:) *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz do art. 117-277 Kodeksu karnego*, t. 2, red. A. Zoll, Zakamycze 1999, s. 403).

Zwolennikiem koncepcji mieszanej, doszukującym się w art. 178 § 1 k.k. dwóch niejednorodnych instytucji prawa karnego, jest G. Bogdan, a wcześniej argumentował na jej rzecz K. Buchała (G. Bogdan, (w:) *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz LEX. Tom II. Komentarz do art. 117-277 k.k.*, red. A. Zoll, Warszawa 2013, s. 517 i n.; K. Buchała, (w:) *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz do art. 117-277 Kodeksu karnego*, t. 2, red. A. Zoll, Zakamycze 1999, s. 402-403).

6.

Wejście w życie projektowanego art. 178 § 1a k.k. doprowadzi do multiplikacji i pogłębienia się wątpliwości związanych z prawidłowym rozumieniem i stosowaniem art. 178 § 1 k.k. i art. 178 § 1a k.k., a także innych regulacji części ogólnej Kodeksu karnego, takich jak art. 37a k.k. (modyfikator sankcji uzależniony od górnej granicy ustawowego zagrożenia), art. 37b k.k. (sekwencja kar) czy art. 60 k.k. określający zasady nadzwyczajnego złagodzenia kary.

Poniżej przedstawiono sposób „zadziałania” nowego przepisu w zależności od stanowiska w sprawie jego charakteru prawnego w kontekście obowiązującego art. 178 § 1 k.k. (cztery warianty). Przeprowadzone analizy dotyczą sytuacji, w której oba omawiane przepisy aktualizują się jednocześnie w danym stanie faktycznym, przykładowo: kierowca prowadził pojazd mechaniczny w stanie nietrzeźwości i spowodował w tym stanie wypadek drogowy ze skutkiem śmiertelnym, wyczerpując znamiona czynu zabronionego z art. 177 § 2 k.k. Sytuacja ta wypełnia przesłanki wskazane w art. 178 § 1 k.k., a jednocześnie podpada pod projektowany art. 178 § 1a k.k. Dla ułatwienia poszczególne warianty zostały przedstawione w formie tabel.

Wariant 1.

Projektowany art. 178 § 1a k.k.	Art. 177 § 2 w zw. z art. 178 § 1a k.k.	Art. 178 § 1 k.k.
Zmiana dolnej granicy ustawowego zagrożenia karą	Typ kwalifikowany zagrożony karą pozbawienia wolności od lat 2 do 8	Nadzwyczajne obostrzenie kary w górnej granicy (do 12 lat)

W pierwszym wariantcie art. 178 § 1a k.k. odczytywany jest, zgodnie z intencją projektodawcy i językowym brzmieniem przepisu, jako zmiana dolnej granicy ustawowego zagrożenia karą, przy respektowaniu większościowego stanowiska doktryny i orzecznictwa w kwestii charakteru prawnego art. 178 § 1 k.k. (nadzwyczajne obostrzenie kary). Na gruncie

tego ujęcia czyn zabroniony z art. 177 § 2 k.k. popełniony w warunkach określonych w art. 178 § 1 k.k. w zw. z art. 178 § 1a k.k. jest kwalifikowanym typem wypadku komunikacyjnego, z podwyższoną dolną granicą sankcji. A zatem za spowodowanie wypadku komunikacyjnego w stanie nietrzeźwości ze skutkiem śmiertelnym sprawcy grozi kara pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 2.

W tym ujęciu problematyczne staje się określenie górnej granicy kary grożącej za popełnienie występku z art. 177 § 2 k.k. Projektowany art. 178 § 1a k.k. nie ingeruje w górną granicę sankcji, dlatego kara mogłaby zostać zwiększona wyłącznie w rezultacie zastosowania nadzwyczajnego obostrzenia kary z art. 178 § 1 k.k., na etapie sędziowskiego wymiaru kary. Nie jest również jasne, jak w tym ujęciu potraktować przewidzianą w art. 178 § 1 k.k. obligatoryjną podstawę do obostrzenia dolnej granicy ustawowego zagrożenia karą. Czy przepis jest w tym zakresie wyłączony, czy też obostrzeniu podlega granica wskazana w art. 178 § 1a k.k., czyli 2 lata pozbawienia wolności?

Wariant 2.

Projektowany art. 178 § 1a k.k.	Art. 177 § 2 w zw. z art. 178 § 1a k.k.	Art. 178 § 1 k.k.
Zmiana dolnej granicy ustawowego zagrożenia karą	Typ kwalifikowany zagrożony karą pozbawienia wolności od lat 2 do 8	Nadzwyczajne obostrzenie kary w dolnej i górnej granicy (od 3 do 12 lat)

Jeżeli przyjmie się, że art. 178 § 1 k.k. jest instytucją nadzwyczajnego obostrzenia kary, a projektowany art. 178 § 1a k.k. modyfikatorem sankcji, należy rozważyć możliwość piętrowego zastosowania obu instytucji. Nowy art. 178 § 1a k.k. wypowiada się wyłącznie o dolnej granicy zagrożenia przewidzianego za czyn opisany w art. 177 § 2 k.k., popełniony w warunkach art. 178 § 1 k.k. Proponowana regulacja nie wyklucza jednak jednoczesnego zastosowania art. 178 § 1 k.k., który aktualizuje się na innym etapie stosowania prawa, a mianowicie w fazie sędziowskiego wymiaru

kary za czyn określony w art. 177 § 2 k.k. Przepięstwo to, w rezultacie zastosowania art. 178 § 1a k.k. zagroźone jest karą pozbawienia wolności od lat 2 do 8, a skazując sprawcę tego czynu w warunkach opisanych w art. 178 § 1 k.k. sąd orzeka karę pozbawienia wolności w wysokości od dolnej granicy ustawowego zagroźenia zwiększonego o połowę. Punktem wyjścia nadzwyczajnego obostrzenia kary są więc 2 lata pozbawienia wolności, wprowadzone do sankcji za sprawą art. 178 § 1a k.k., czyli $2 + 1 = 3$. Sąd może orzec karę do górnej granicy zagroźenia zwiększonego o połowę, czyli $8 + 4 = 12$.

Konsekwencją takiej interpretacji byłaby konieczność orzekania obostrzonej kary pozbawienia wolności w granicach od 3 do 12 lat. Jak widać, omawiana interpretacja prowadzi do dwukrotnego podniesienia w tych samych okolicznościach dolnej granicy zagroźenia za przepięstwo z art. 177 § 2 k.k., popełnione w warunkach opisanych w art. 178 § 1 k.k.

Wariant 3

Projektowany art. 178 § 1a k.k.	Art. 178 § 1 k.k.	Art. 177 § 2 w zw. z art. 178 § 1a k.k.
Zmiana dolnej granicy ustawowego zagroźenia karą	Zestaw typów kwalifikowanych (zmiana dolnych i górnych granic ustawowego zagroźenia karą)	Typ kwalifikowany zagroźony karą pozbawienia wolności od lat 2 do 12

W trzecim wariantcie przyjmuje się, że projektowany art. 178 § 1a k.k. zmienia dolną granicę ustawowego zagroźenia karą, a w jego kontekście konsekwentnie reinterpretuje się art. 178 § 1 k.k., tak aby cały art. 178 k.k. uzyskał jednolity charakter prawny. W tym ujęciu projektowany art. 178 § 1a k.k. stanowi *lex specialis* względem § 1 w zakresie przepięstwa opisanego w art. 177 § 2 k.k., w odniesieniu do dolnej granicy zagroźenia karą przewidzianego za jego popełnienie. Skoro mowa jest o relacji *lex specialis – lex generalis*, natomiast proponowany art. 178 § 1a k.k. jest generalnym modyfikatorem sankcji, identyczny status normatywny

powinien mieć przepis ogólny, a więc art. 178 § 1 k.k. W konsekwencji należy uznać, że cały art. 178 k.k. określa w sposób skondensowany zestaw różnych typów kwalifikowanych, o specyficznym opisanym sankcji, tworzonej z ułamka wartości wyjściowej odczytywanej z przepisu typizującego – półtorej dolnej i półtorej górnej granicy – albo wskazywanej wprost jako konkretna liczba, jak w nowym art. 178 § 1a k.k.

Czyn z art. 177 § 2 k.k. popełniony w warunkach art. 178 § 1 k.k. w zw. z art. 178 § 1a k.k. staje się w tym ujęciu kwalifikowanym typem wypadku komunikacyjnego, z podwyższoną dolną i górną granicą sankcji. Czyli dolna granica ustawowego zagrożenia wynosi 2 lata, co wynika z nowego art. 178 § 1a k.k., a górna wynosi 12 lat, co wynika z przelicznika określonego w art. 178 § 1 k.k. ($8 + \text{połowa z } 8 = 12$).

Konsekwencje tego zapatrywania wybiegają dalece poza lokalny problem projektowanego art. 178 § 1a k.k. Konieczne staje się porzucenie zdecydowanie większościowego poglądu na charakter prawny art. 178 § 1 k.k. w kierunku uznania, że nie jest to okoliczność sędziowskiego wymiaru kary, lecz abstrakcyjny modyfikator granic ustawowego zagrożenia tworzący zestaw typów kwalifikowanych.

Wariant 4

Projektowany art. 178 § 1a k.k.	Art. 178 § 1 k.k.	Art. 177 § 2 w zw. z art. 178 § 1a k.k.
Zmiana sposobu obostrzenia dolnej granicy ustawowego zagrożenia karą	Nadzwyczajne obostrzenie kary w dolnej i górnej granicy (od 2 do 12 lat)	Typ podstawowy objęty nadzwyczajnym obostrzeniem kary

W czwartym wariantcie art. 178 § 1 k.k. postrzegany jest, zgodnie z większościami poglądem doktryny, jako nadzwyczajne obostrzenie kary. Natomiast dla zachowania spójności wszystkich paragrafów tworzących art. 178 k.k. ignorowane jest brzmienie proponowanego

art. 178 § 1a k.k., który mówi o dolnej granicy ustawowego zagrożenia karą, na rzecz odczytania go jako sposobu wymierzania kary w ramach jej nadzwyczajnego obostrzenia. W rezultacie granice ustawowego zagrożenia za czyn opisany w art. 177 § 2 k.k. pozostają nienaruszone i wynoszą od 6 miesięcy do 8 lat, natomiast wymierzając karę sprawcy takiego czynu w warunkach opisanych w art. 178 § 1 k.k. sąd musi wymierzyć karę przynajmniej 2 lat pozbawienia wolności, a może ją orzec na okres 12 lat.

Minusem tego wariantu jest odejście od językowego brzmienia projektowanego art. 178 § 1a k.k. i uznanie, że twórca przepisu jest niekompetentny językowo; nie potrafi zakomunikować treści normatywnych za pomocą odpowiednich pojęć języka polskiego, ponieważ nazywa nadzwyczajne obostrzenie kary modyfikacją granic ustawowego zagrożenia. Można próbować twierdzić, że pojęcie „ustawowe zagrożenie” oznacza na gruncie art. 178 § 1a k.k. coś innego niż w art. 178 § 1 k.k. (a także np. w art. 37b k.k. czy art. 60 k.k.). Jeżeli jednak uzna się, że to samo pojęcie w tym samym kontekście może być rozumiane na dwa różne sposoby, trudno będzie racjonalnie wyjaśnić, kiedy określenie to rzeczywiście oznacza, a kiedy nie oznacza ustawowego zagrożenia karą.

7.

Przeprowadzone analizy ukazują, że projektowany art. 178 § 1a k.k. nie może doprowadzić do satysfakcjonujących rezultatów wykładniczych. Projektodawca zignorował ustalenia nauki prawa karnego oraz aktualne orzecznictwo dotyczące rozwiązania przewidzianego w art. 178 § 1 k.k. **Poważnym mankamentem omawianej propozycji jest brak jasnej wypowiedzi projektodawcy na temat charakteru prawnego wprowadzonego przepisu w kontekście instytucji określonej w art. 178 § 1 k.k.** Twórca projektu zdaje się uważać, iż jest to oczywiste, skoro ani słowem nie odnosi się do tej kwestii w uzasadnieniu przedstawionych zmian. *Prima facie* wchodzi w grę omówione wyżej warianty 1, 2 lub 3, z akcentem na wariant 3, jednak wydaje się, że powinno chodzić raczej o konsekwencje opisane w wariacie 4. Sytuacji tej daleko do standardów prawidłowej legislacji.

8.

W toku prac legislacyjnych w Sejmie nad omawianym projektem zmian w Kodeksie karnym **należy wyraźnie opowiedzieć się za jedną z koncepcji art. 178 § 1 k.k.**, aby nie było wątpliwości, że wprowadzane zmiany są rezultatem świadomego uznania omawianego przepisu za generalny modyfikator ustawowego zagrożenia karą bądź instytucję sądowego wymiaru kary.

Stanowczo rekomendujemy zmodyfikowanie zaproponowanej przez Ministerstwo Sprawiedliwości treści art. 178 § 1a k.k. i nadanie temu przepisowi następującego brzmienia: **„Skazując sprawcę, o którym mowa w § 1, za przestępstwo określone w art. 177 § 2, sąd orzeka karę pozbawienia wolności w wysokości nie niższej niż 2 lata”**.

Chodzi więc o zmianę sformułowania mówiącego o abstrakcyjnym, ustawowym zagrożeniu karą na określenie wskazujące na to, że w danej sprawie sąd *in concreto* orzeka karę pozbawienia wolności w wymiarze powyżej 2 lat. Nie ulega wątpliwości, że tego rodzaju przepis, zamieszczony w nowym art. 178 § 1a k.k., należałoby odczytywać systematycznie i kontekstowo, uwzględniając treść aktualnego art. 178 § 1 k.k. **Powyższa modyfikacja odpowiadałaby większościowemu pogładowi doktryny i orzecznictwa w kwestii charakteru prawnego instytucji z art. 178 k.k.**

Zasugerować można także innego rodzaju rozwiązanie, a mianowicie nowelizację wyjściowego art. 178 § 1 k.k. w kierunku nadania mu następującego brzmienia: „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 przypisane sprawcy przestępstwo w wysokości od dolnej granicy ustawowego zagrożenia zwiększonego o połowę, **a w wypadku przestępstwa określonego w art. 177 § 2 w wysokości nie niższej niż 2 lata**, do górnej granicy zagrożenia zwiększonego o połowę”. W tym ujęciu zbędne byłoby tworzenie nowej jednostki redakcyjnej oznaczonej jako art. 178 § 1a k.k.

Uwagi do projektowanego art. 178b k.k.

Kto, pomimo wydania przez osobę uprawnioną do kontroli ruchu drogowego, poruszając się pojazdem lub znajdującą się na statku wodnym albo powietrznym, przy użyciu sygnałów dźwiękowych i świetlnych, polecenia zatrzymania pojazdu mechanicznego nie zatrzymuje niezwłocznie pojazdu i kontynuuje jazdę, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.

9.

W uzasadnieniu proponowanej zmiany ustawodawca wskazuje: „Istotne jest dla bytu tego przestępstwa, aby zarówno osoba zatrzymywana, jak i zatrzymująca znajdowała się w ruchu. Takie bowiem zachowanie stanowi **potencjalnie bardzo istotne zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu lądowym dla wszystkich uczestników tego ruchu**. Trasa uciezki prowadzi przez drogi publiczne, wśród uczestników ruchu, pieszych, rowerzystów, nierzadko powodując daleko idące skutki – uszkodzenie mienia, uszczerbek na zdrowiu czy utratę życia, w szczególności postronnych uczestników ruchu. Aktualnie tego typu zachowanie stanowi wykroczenie z art. 92 § 2 k.w., jeżeli sama uciezka nie naraża konkretnej osoby na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu (art. 160 § 1 k.k.) lub nie spowoduje się jednocześnie wypadku drogowego (art. 177 k.k.). Jeżeli wskazany skutek nie wystąpił, sprawcy takich, nierzadko prowadzonych na bardzo długim dystansie, uciezek są zatem w gruncie rzeczy bezkarni”.

W projektowanym art. 178b k.k. nie pojawia się jednak ani jedno znamię wskazujące na wymóg sprowadzenia przez kierowcę „bardzo istotnego zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu lądowym”. Penalizacji ma podlegać samo niepodporządkowanie się poleceniu kontrolera ruchu, bez względu na technikę i taktykę prowadzenia pojazdu, czas uciezki czy prędkość w kontekście warunków panujących na drodze. Nowe przestępstwo ma być więc klasycznym typem abstrakcyjnego zagrożenia dla dobra prawnego, co oznacza, że nie będzie miało znaczenia, czy zachowanie sprawcy *in concreto* zagroziło jakiemuś uczestnikowi ruchu,

czy też bezkolizyjna jazda w środku nocy po pustej drodze między miejscowościami nie naraziła nikogo na niebezpieczeństwo.

Należy rozważyć uzupełnienie znamion omawianego przestępstwa o wymóg sprowadzenia *in concreto* określonego poziomu zagrożenia dla dóbr prawnych, np. poprzez klauzulę: „...nie zatrzymuje niezwłocznie pojazdu i kontynuuje jazdę, narażając człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu”.

10.

Projektodawca z dezaprobatą odnosi się do propozycji umieszczenia wśród znamion omawianego art. 178b k.k. wymogu sprowadzenia kwalifikowanego zagrożenia dla życia i zdrowia człowieka, stwierdzając, że „świadomie odstąpił od zamieszczania wśród znamion typu czynu zabronionego narażenia człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, gdyż **w praktyce udowodnienie zaistnienia tego znamienia w warunkach dynamicznego zdarzenia, jakim jest ucieczka przed pościgiem, stanowi dużą trudność**. Wymaga to wykazania, jak przebiegała droga ucieczki, jakie osoby i w którym momencie mogły być narażone na to niebezpieczeństwo, z reguły należy przy tym powołać biegłych. W sytuacji gdy nie dysponuje się zapisem obrazu z takiego zdarzenia, wykazanie w stosunku do oskarżonego narażenia innego człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu w praktyce **okazuje się nierealne**, a tym samym postawienie zarzutu z art. 160 § 1 k.k. **będzie niemożliwe**. W ocenie projektodawcy przepis art. 160 § 1 k.k., który w realiach życiowych sprawdza się w wielu sytuacjach, w odniesieniu do ucieczki przed pościgiem w ruchu drogowym nie jest funkcjonalnym instrumentem prawnokarnym. **Projektodawca w odniesieniu do typu czynu zaproponowanego w art. 178b k.k. przyjął założenie, że kontynuowanie jazdy i ucieczka przed organem kontrolującym ruch drogowy w każdym przypadku potencjalnie może powodować zagrożenie w ruchu drogowym, chociażby pośrednie**”.

Z jednej strony projektodawca stwierdza więc, że w praktyce życia trudno wykazać, iż kontynuowanie jazdy w ramach ucieczki przed kontrolą drogową naraża życie i zdrowie uczestników ruchu na niebezpieczeństwo. Z drugiej strony twórca przepisu przyjmuje kategorię założenie, że ucieczka w każdym przypadku może potencjalnie powodować zagrożenie w ruchu drogowym, chociażby pośrednie. Na jakiej podstawie sformułowane zostało to założenie? Czy projektodawca dysponuje danymi wskazującymi na jego zasadność (brak takich danych w uzasadnieniu projektu), czy też jest to jedynie swobodna ocena sytuacji bazująca na intuicji projektodawcy? Czy tego rodzaju intuicje są wystarczającym argumentem za wprowadzeniem do ustawy nowych typów przestępstw?

Kontynuując ten sposób argumentacji równie dobrze można przyjąć, że prowadzenie pojazdu z prędkością przekraczającą o 100% administracyjnie dozwoloną prędkość w każdym przypadku potencjalnie może powodować zagrożenie w ruchu drogowym, chociażby pośrednie. Czy uzasadnia to wprowadzenie do Kodeksu karnego nowego typu przestępstwa, polegającego na poruszaniu się pojazdem mechanicznym z rażąco nadmierną prędkością, zagrożonego karą pozbawienia wolności do 5 lat?

11.

Przewidziana za popełnienie projektowanego czynu sankcja w wymiarze do 5 lat pozbawienia wolności jest nieproporcjonalnie surowa, wzięwszy pod uwagę zestaw znamion przesadzających o popełnieniu przestępstwa z art. 178b k.k., ograniczających się do formalnego kontynuowania jazdy bez konieczności spowodowania zagrożenia dla zdrowia czy mienia uczestników ruchu (typ abstrakcyjnego zagrożenia). Dla porównania, prowadzenie w stanie nietrzeźwości samochodu ciężarowego po zatłoczonej miejskiej ulicy zagrożone jest karą pozbawienia wolności **do lat 2** (art. 178a § 1 k.k.).

Projektodawca posługuje się w tym zakresie wyjątkowo nietrafnymi argumentami. Píše: „Porównując zagrożenia za poszczególne typy czynów, należy wskazać, że odpowiada ono ustawowemu zagrożeniu z art. 160 § 2 k.k., odnoszącego się do narażenia człowieka, nad którym

sprawca miał sprawować opiekę, na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu. Analogicznie bowiem uczestnicy ruchu drogowego są obowiązani zachować szczególną ostrożność i dbać o bezpieczeństwo swoje i innych uczestników ruchu”. A zatem czyn polegający na bezkolizyjnym jechaniu samochodem w ramach ucieczki przed kontrolą drogową, bez konieczności ustalenia, że zachowanie sprawcy spowodowało jakiekolwiek zagrożenie dla innych osób, ma być zagrożony identyczną karą co faktyczne spowodowanie przez osobę szczególnie zobowiązaną do opieki nad pokrzywdzonym bezpośredniego niebezpieczeństwa utraty jego życia. Porównanie art. 178b k.k. do art. 160 § 2 k.k. dowodzi, że **sankcja grożąca za projektowany typ przestępstwa jest zbyt surowa i nieadekwatna do typowej społecznej szkodliwości penalizowanego czynu.**

Warto zauważyć, że niższą sankcją zagrożona jest nawet umyślna, nielegalna aborcja (art. 152 § 1 k.k.), pedofilskie uwodzenie małoletniego (art. 200a § 1 k.k.) czy umyślny udział w niebezpiecznym pobiciu (art. 158 § 1 k.k.). Jeśli sprawca w ramach ucieczki przez kontrolę spowoduje wypadek komunikacyjny ze średnim uszczerbkiem na zdrowiu pięciu osób i celowo zbiegnie z miejsca zdarzenia (art. 177 § 1 w zw. z art. 178 § 1 k.k.), za wypadek i ucieczkę grozić mu będzie 4,5 roku pozbawienia wolności, podczas gdy innej osobie za samo niezatrzymanie się do kontroli ma grozić kara 5 lat pozbawienia wolności. **Nie da się tego pogodzić z zasadą sprawiedliwości.**

Proponowana sankcja wymaga gruntownego przemyślenia i korekty, dostosowującej wysokość kary grożącej za popełnienie czynu zabronionego z art. 178b k.k. np. do przestępstwa z art. 178a § 1 k.k. o porównywalnej społecznej szkodliwości (grzywna, kara ograniczenia wolności albo kara pozbawienia wolności do lat 2). Groźba odpowiedzialności karnej za przestępstwo wraz z orzeczeniem zakazu prowadzenia pojazdów (projektowany art. 42 § 1a k.k.) wydaje się wystarczająca do spełnienia funkcji ogólnoprewencyjnej.

12.

Propozycja wprowadzenia nowego typu przestępstwa nie jest w stanie obronić się przed zarzutem nieuzasadnionej wybiórczości. Skoro powodem jego wprowadzenia jest walka z piratami drogowymi, należałoby jednakowo traktować wszystkich piratów drogowych, którzy sprowadzają zagrożenie w ruchu, a nie ścigać za przestępstwo tylko niektórych z nich.

Przykładowo, jeżeli kierowca urządzi sobie na drodze publicznej rajd samochodowy, jak kiedyś uczynił to niesławny „Frog”, zostanie ukarany co najwyżej za kilka wykroczeń i nie będzie osobą karaną za przestępstwo. Jeśli funkcjonariusze Policji wydadzą takiemu „piratowi” polecenie zatrzymania pojazdu, a kierowca posłusznie zastosuje się do polecenia, nie poniesie odpowiedzialności karnej za przestępstwo niezależnie od tego, jak bardzo brawurowo zachowywał się przed interwencją Policji.

Karygodność czynu popełnionego przez tzw. pirata drogowego nie powinna zależeć od okazania bądź nieokazania przez kierowcę posłuszeństwa wobec władzy, lecz powinna być mierzona **liczbą wykroczeń w ruchu drogowym, popełnianych w czasie ucieczki przed Policją bądź podczas brawurowej jazdy po mieście niezwiązanej z pościgiem**. Niepodporządkowanie się poleceniu zatrzymania pojazdu jest tylko punktem wyjścia do popełnienia przez kierującego poważniejszych czynów, godzących *in concreto* w bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. O odpowiedzialności karnej mogłoby decydować, przykładowo, umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym w stopniu odpowiadającym łącznie określonej liczbie tzw. punktów karnych. Sprawca naruszający w ramach jednego przejazdu przepisy ruchu drogowego w stopniu odpowiadającym łącznie np. 50 punktom karnym narażałby się na odpowiedzialność za przestępstwo, a nie jedynie wykroczenie (byłaby to swego rodzaju konstrukcja przypominająca tzw. typy przepołowione).

Wszystko to oznacza, że skuteczna walka z przestępczością drogową wymaga dalszych prac koncepcyjnych i rozwiązań systemowych.