

Anna Ewa Chodorowska

Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie

ORCID: 0000-0001-9230-536X

anna.chodorowska@uwm.edu.pl

Przepadek pojazdu mechanicznego jako środek reakcji państwa za naruszenie przepisów drogowych

Wstęp

Prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu lub działaniem innych substancji odurzających uznawane jest powszechnie jako jeden z najważniejszych czynników ryzyka w ruchu drogowym. Jest to jedno z najbardziej godnych potępienia zachowań, na jakie może się zdecydować kierowca. Świadczy nie tylko o niedostatku wyobraźni z jego strony, ale również całkowitym braku odpowiedzialności za bezpieczeństwo – tak własne, jak i innych uczestników ruchu. Komisja Europejska szacuje, że ok. 25% wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Europie związanych jest z uczestnictwem w ruchu drogowym osób pod wpływem alkoholu. Według raportu *Safety performance indicator* z 2023 r. 7% Polaków przyznało się do prowadzenia pojazdu w ciągu ostatnich 30 dni pod wpływem alkoholu. Średnia dla Unii Europejskiej wyniosła 21%. Odsetek w poszczególnych krajach wahał się od 53% w Luksemburgu do 5% na Węgrzech. Powyżej średniej europejskiej odsetek ten wyniósł w Portugalii (34%), Szwajcarii (34%) Belgii (33%) oraz w Austrii (31%). Poza Polską i Węgrami najniższy odsetek odnotowano w Norwegii (6%), Czechach (7%) i w Bułgarii (9%). Do prowadzenia pojazdu pod wpływem środków odurzających (narkotyków) po godzinie od ich zażycia przyznało się 3% Polaków. Średni odsetek dla Unii Europejskiej wyniósł 5%. Najwyższy odsetek odnotowano w Islandii (10,5%), a najniższy w Finlandii (1,7%)¹.

Utrzymujący się w Polsce wysoki odsetek wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców wymusza na ustawodawcy podejmowa-

¹ M. de Goede, A. Stelling, *European Commission. Safety performance indicator report – alcohol and drugs*, European Road Safety Observatory, Brussels 2023, s. 10, https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/a0b1e62a-b3ce-4dff-901b-8aea71ded20b_en?filename=ERSO-SPI-alcohol_drugs_2023.pdf (data dostępu: 24.06.2023).

nie nowych działań legislacyjnych mających na celu zminimalizowanie skali tego zjawiska. Jednym z takich działań jest wprowadzenie do Kodeksu karnego środka karnego w postaci przepadku pojazdu mechanicznego lub równowartości przepadku pojazdu. W ocenie ustawodawcy wypadek pojazdu stanowi właściwą reakcję prawnokarną na nagminność przestępstw drogowych popełnianych przez kierujących w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środków odurzających. Początkowo miał on zacząć obowiązywać od 14 grudnia 2023 r., jednak z uwagi na kontrowersje związane z jego wprowadzeniem *vacatio legis* zostało przedłużone i przepis stanowiący podstawę do jego orzekania ostatecznie wszedł w życie dopiero 14 marca 2024 r.

Celem publikacji jest analiza wprowadzonej do polskiego porządku prawnego instytucji przepadku pojazdu mechanicznego z art. 44b Kodeksu karnego. Autorka w publikacji wskazuje, że wprowadzone w rzezonym przepisie rozwiązania dotyczące przepadku pojazdu budzą uzasadnione wątpliwości co do jego celowości i proporcjonalności oraz zasadności obligatoryjności jego orzekania.

Przepadek pojazdu mechanicznego i równowartość przepadku pojazdu z art. 44b Kodeksu karnego

Ustawą z dnia 7 lipca 2022 r. o zmianie ustawy Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw² wobec sprawców wybranych przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym wprowadzono w art. 44b k.k.³ szczególny rodzaj przepadku – wypadek pojazdu mechanicznego lub równowartość przepadku pojazdu. Ustawodawca ograniczył wypadek pojazdu wyłącznie do przestępstw popełnionych w ruchu lądowym, pomijając inny ruch, szczególnie wodny lub powietrzny, ze względu na ich marginalne znaczenie pod względem statystycznym. Głównym argumentem przemawiającym za wprowadzeniem tego środka reakcji prawnokarnej, jak wynika z uzasadnienia ustawy, było utrudnienie sprawcy popełnienia przestępstwa w przyszłości przez pozbawienie go pojazdu mechanicznego, a w przypadku równowartości przepadku pojazdu – przez pozbawienie go środków pieniężnych, które może przeznaczyć na zakup pojazdu⁴.

² Dz.U. poz. 2600 ze zm., dalej jako k.k. Nowelizacja z dnia 7 lipca 2022 r., jeszcze przed jej wejściem w życie, była przedmiotem dalszych zmian legislacyjnych. Zmiany te wprowadzono ustawą z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy Kodeks postępowania cywilnego, ustawy Prawo o ustroju sądów powszechnych, ustawy Kodeks postępowania karnego oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 1860).

³ Art. 44b ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny wszedł w życie 14 marca 2024 r. (Dz.U. z 2024 r., poz. 17).

⁴ Uzasadnienie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, druk sejmowy nr 2024, Sejm IX kadencji, s. 14.

Należy zauważyć, że w doktrynie i w judykaturze nie wypracowano jednolitego poglądu w zakresie dopuszczalności przypadku pojazdu mechanicznego w razie popełnienia przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. W ramach pierwszego poglądu przyjmuje się, że pojazd prowadzony przez sprawcę znajdującego się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a k.k.), a także w przypadku popełnienia przestępstwa wypadku drogowego przez sprawcę znajdującego się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 177 § 1 w zw. z 178 § 1 k.k.) należy uznać za środek służący do popełnienia przestępstwa⁵. W judykaturze wyrażono pogląd, że „skoro czynność wykonawcza przestępstwa z art. 178a § 1 k.k. polega na prowadzeniu pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, a zatem nie można popełnić tego przestępstwa, nie prowadząc pojazdu mechanicznego, to pojazd mechaniczny stanowi przedmiot służący do popełnienia przestępstwa i możliwe jest orzeczenie – na podstawie art. 44 § 2 k.k. – jego przypadku⁶.

Prezentowany jest także odmienny pogląd, że narzędziem przestępstwa nie może być pojazd, który sprawca prowadził, dopuszczając się przestępstwa wypadku w komunikacji z art. 177 k.k.⁷ Według judykatury pojazd mechaniczny nie należy do kategorii przedmiotów, które służą lub są przeznaczone, w rozumieniu art. 44 § 2 k.k., do popełnienia przestępstwa z art. 178a k.k.⁸ Nie jest on bowiem przedmiotem wytworzonym specjalnie do popełnienia przestępstwa (narzędzia przestępstwa *sensu stricto*) ani przedmiotem wprawdzie niesłużącym celom przestępnym, ale wykorzystanym do popełnienia przestępstwa (narzędzia przestępstwa *sensu largo*)⁹. W ocenie Sądu Najwyższego, na gruncie art. 178a § 1 k.k., pojazd pełni funkcję przedmiotu czynności wykonawczej, który nie może być zarazem utożsamiany z przedmiotem służącym do popełnienia przestępstwa. Pojęcia te nie są tożsame i się nie krzyżują¹⁰. W podobnym tonie wypowiedział się Andrzej Wąsek, który wskazał, że „z logicznego punktu widzenia narzędzie danego przestępstwa nie może nigdy

⁵ M. Kulik, [w:] M. Mozgawa (red.), *Kodeks karny. Komentarz aktualizowany*, 2024, Lex, komentarz do art. 44b; P. Gensikowski, [w:] P. Daniluk (red.), *Środki karne, przepadek i środki kompensacyjne w znolizowanym kodeksie karnym*, Warszawa 2017, s. 363–374; J. Raglewski, *Głosa do wyroku SN z 15 kwietnia 2008 r., II KK 29/08*, 2008, Lex; K. Szczucki, [w:] M. Królikowski, R. Zawłocki (red.), *Kodeks karny, t. 1: Część ogólna. Komentarz do art. 1–116*, Warszawa 2021, s. 831.

⁶ Wyrok SO w Tarnowie z 21 grudnia 2006 r., sygn. akt II Ka 415/06, KZS 2007, Nr 6, poz. 77.

⁷ D. Szeleszczuk, [w:] A. Grześkowiak, K. Wiak (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2019, s. 453; R.A. Stefański, [w:] R.A. Stefański (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2020, s. 433; K. Postulski, M. Siwek, *Przepadek w polskim prawie karnym*, Kraków 2004, s. 126.

⁸ Wyroki SN – Izba Kar: z 14 lipca 2010 r., sygn. akt V KK 126/10, Lex nr 590297 i z 15 kwietnia 2015 r., sygn. akt III KK 82/15, Lex nr 1681890.

⁹ Uchwała SN (7) z 30 października 2008 r., sygn. akt I KZP 20/08, OSNKW 2008, Nr 11, poz. 88.

¹⁰ Ibidem.

wchodzić w skład ustawowych znamion przedmiotowych danego przestępstwa. (...) Pojazd mechaniczny, stanowiący jeden z przedmiotowych elementów ustawowych znamion przestępstwa, nie może więc być zarazem narzędziem jego popełnienia”¹¹. Sąd Najwyższy wywiódł też, że „przedmiot, który »służy do popełnienia przestępstwa«, sytuuje się na zewnątrz ustawowego opisu czynności sprawczej. Służy on przy dokonaniu przestępstwa realizacji zachowania podjętego względem przedmiotu czynności wykonawczej, w którym dokonują się określone zmiany na skutek oddziaływania na niego przez sprawcę”¹². Trafnie podnosi Ryszard A. Stefański, że „wprawdzie przedmiotami służącymi do popełnienia przestępstwa są te, które zostały użyte do jego popełnienia, były środkiem do jego dokonania, lecz nie można nadać takiego charakteru pojazdowi mechanicznemu, gdyż stanowi on znamię przestępstwa, bez którego niekompletne są znamiona składające się na to przestępstwo. Mógłby być uznany za przedmiot służący do popełnienia przestępstwa tylko wówczas, gdy mogło dojść do realizacji znamion tego przestępstwa bez jego używania, co – ze względu na konstrukcje znamion w art. 178a § 1 k.k. – jest niemożliwe”¹³. Podobnie, w opinii Leszka Wilka i Jerzego Orła, „pojazd mechaniczny winien być uznany za rzecz, przy pomocy której ustawodawca określił znamiona czynu zabronionego z art. 178a § 1 k.k., dzięki czemu przepis ten jest czytelny i zgodny z zasadą *nullum crimen sine lege*”¹⁴. Za słuszne należy uznać stanowisko wyrażone przez Roberta Zawłockiego i Michała Gałęskiego, zgodnie z którym „brak klarownego kryterium odróżnienia przedmiotów mających w ustawowym opisie czynu zabronionego status narzędzi od przedmiotów nierozłącznie związanych ze znamieniem czynności sprawczej skłania do ich jednolitego traktowania w kontekście art. 44 § 2 k.k.”. By uniknąć rozstrzygnięć arbitralnych w opinii przytoczonych autorów, „należałoby wybrać jedno z dwóch alternatywnych rozwiązań – dopuszczalność orzekania na podstawie art. 44 § 2 k.k. przypadku każdego przedmiotu, którym sprawca posługuje się, wykonując czynność sprawczą, albo dopuszczalność orzekania na podstawie art. 44 § 2 k.k. wyłącznie przypadku takiego przedmiotu, którym sprawca posługuje się, wykonując czynność sprawczą, a który nie stanowi znamienia czynu zabronionego. (...) Przyjęcie natomiast dopuszczalności orzekania przypadku pojazdu na podstawie art. 44 § 2 k.k. nie podważa bezwzględnie sensowności unormowania z art. 44b § 1 k.k.”¹⁵.

¹¹ A. Wąsek, *Narzędzia przestępstwa*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska” 1968, nr 12, s. 263.

¹² Uchwała SN (7) z 30 października 2008 r., sygn. akt I KZP 20/08, OSNKW 2008, Nr 11, poz. 88.

¹³ R.A. Stefański, *Glosa do uchwały SN z 30 października 2008 r., I KZP 20/08*, „Prokuratura i Prawo” 2009, nr 3, s. 142.

¹⁴ L. Wilk, J. Orzeł, *Problematyka przypadku pojazdu mechanicznego w razie skazania sprawcy za przestępstwo z art. 178a § 1 k.k.*, „Przegląd Sądowy” 2013, nr 2, s. 29.

¹⁵ M. Gałęski, R. Zawłocki, *Przepadek pojazdu mechanicznego*, Warszawa 2024, s. 66 i nast.

Nowa regulacja przypadku pojazdu mechanicznego z art. 44b k.k. od samego początku budziła i wciąż budzi istotne wątpliwości z uwagi na zasadność obligatoryjności jego orzekania. Zgodnie z brzmieniem art. 44b § 1 k.k. przypadek pojazdu orzeka się w wypadkach wskazanych w ustawie. Pierwszy z tych wypadków to orzekanie na podstawie art. 178 § 3 k.k., w razie skazania za przestępstwo spowodowania katastrofy w ruchu lądowym zagrażającej życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach (art. 173 k.k.), spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym (art. 174 k.k.) lub spowodowania wypadku komunikacyjnego (art. 177 § 1 i 2 k.k.), a także skazania sprawcy, który, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, zbiegł z miejsca zdarzenia albo spożywał alkohol lub zażywał środek odurzający po zdarzeniu określonym w art. 173 § 1 lub 2, 174 lub 177 § 1 k.k., a przed poddaniem go przez uprawniony organ badaniu w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu lub obecności środka odurzającego. Drugi przypadek został określony w art. 178a § 5 k.k. i dotyczy popełnienia przestępstwa prowadzenia w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym (art. 178a § 1 k.k.) przez sprawcę znajdującego się w stanie nietrzeźwości w którym stężenie alkoholu w jego organizmie przekroczyło 1,5‰ we krwi lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo prowadziło do takiego stężenia, lub przez sprawcę znajdującego się pod wpływem środka odurzającego albo w razie popełnienia przestępstwa prowadzenia w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym, jeżeli sprawca był wcześniej prawomocnie skazany za prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, albo za przestępstwo określone w art. 173, 174, 177 lub 355 § 2 k.k. popełnione w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, lub dopuścił się prowadzenia w stanie nietrzeźwości albo pod wpływem środka odurzającego pojazdu mechanicznego w okresie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych orzeczonego w związku ze skazaniem za przestępstwo, albo spożywał alkohol lub zażywał środek odurzający po zdarzeniu, a przed poddaniem go przez uprawniony organ badaniu w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu lub obecności środka odurzającego (art. 178 § 3 k.k.).

Ustawodawca przewidział także fakultatywne orzeczenie przypadku pojazdu, w sytuacji gdy sprawca prowadził pojazd mechaniczny w stanie nietrzeźwości, mając stężenia alkoholu powyżej 0,5‰, ale poniżej 1,5‰ we krwi, bądź popełnił przestępstwo z art. 173 § 1–4 k.k., art. 174 k.k., art. 177 § 1–2 k.k. (wymienione powyżej) lub spożywał alkohol po popełnieniu tych przestępstw, a przed poddaniem się badaniu na zawartość alkoholu, jeżeli wynik wyniósł powyżej 0,5‰, ale poniżej 1‰.

Ustawodawca zatem uzależnił przypadek pojazdu od zawartości alkoholu we krwi sprawcy. Obligatoryjny przypadek pojazdu mechanicznego uzależnio-

ny od zawartości alkoholu we krwi kierującego oznacza, że przepisy te jedynie pod pozorem instytucji przepadku pojazdu wprowadzają do ustawy dodatkową sankcję o charakterze majątkowym za przypisany sprawcy czyn, skorelowaną z jedną z okoliczności, która może wpływać na stopień społecznej szkodliwości czynu. Fakt, że jest to dodatkowa sankcja pieniężna, dowodzi także instytucja przepadku równowartości pojazdu mechanicznego – celem regulacji nie jest wszak „przepadnięcie” narzędzia przestępstwa, lecz wymierzenie sprawcy dodatkowej dolegliwości karnej w postaci odebrania mu pojazdu bądź równowartości jego przepadku¹⁶.

Wątpliwości budzi także ograniczenie orzekania przepadku pojazdu do kierujących w stanie nietrzeźwości dopiero od 1,5‰ alkoholu we krwi, podczas gdy w przypadku kierującego pod wpływem środków odurzających poziom odurzenia, a więc i zagrożenia w ruchu drogowym, nie ma żadnego znaczenia i obligatoryjnie orzeka się przepadek pojazdu.

W piśmiennictwie zasadnie wskazuje się również, że wskazane rozwiązanie dotyczące obligatoryjnego przepadku pojazdu mechanicznego ograniczają prawo obywatela do rozpatrzenia jego sprawy oraz wymierzenia mu kary przez niezależny sąd (art. 45 ust. 1, art. 175 ust. 1 Konstytucji RP).

Nadanie jego orzeczeniu charakteru obligatoryjnego narzuca sądowi pewien automatyzm w stosowaniu tego środka, stanowi ograniczenie swobodnego uznania sędziowskiego w zakresie orzekania przepadku, bez którego nie sposób *in concreto* mówić o racjonalnych ocenach i decyzjach sądowych pozostających w odpowiedniej relacji do stopnia zawinienia sprawcy i stopnia społecznej szkodliwości jego czynu, w tym okoliczności czynu oraz zapewniających indywidualizację aktu ukarania¹⁷. Słusznie zauważa Paweł Daniluk, że „w warunkach, w których obligatoryjność w stosowaniu przepadku nie daje możliwości jej uchylenia wówczas, gdy sąd w danej sprawie dojdzie do przekonania, że orzeczenie przepadku jest niepotrzebne, nieadekwatne, a nawet szkodliwe, to trudno mówić o sprawiedliwym rozpatrzeniu sprawy karnej, w którego istotę wpisana jest indywidualizacja i uadekwatnianie reakcji karnej, racjonalne stosowanie jej albo zaniechanie stosowania po uprzednim uwzględnieniu różnorodnych okoliczności odnoszących się zarówno do sprawcy, jak i jego zachowania. Z punktu widzenia art. 44b k.k. okoliczności te stają się obojętne, bowiem – bez względu na ich wystąpienie, nasilenie lub charakter – sąd i tak musi orzec przepadek”¹⁸.

¹⁶ Opinia Rzecznika Praw Obywatelskich z dnia 15 lipca 2022 r. na temat projektu z dnia 7 lipca 2022 r. ustawy o zmianie ustawy Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, druk senacki nr 762, Senat X kadencji, s. 5–11.

¹⁷ P. Daniluk, *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, s. 55.

¹⁸ Ibidem, s. 56.

Ponadto, jak trafnie zwraca się uwagę w doktrynie, obligatoryjność orzekania tak wysoce represyjnego środka prowadzi do nieracjonalnego zwiększania poziomu represyjności samego orzeczenia. Jest to środek niezwykle drastyczny, powodujący niekiedy utratę dorobku kilku lat całej rodziny; jego skutki dotyczą nie tylko sprawcę, ale w dużym stopniu również jego rodzinę. Prowadzi do mechanizmu orzekania i nadmiernie ogranicza dyskrecjonalną władzę sędziego. Stanowi istotne ograniczenie konstytucyjnej kompetencji sądu do sprawowania wymiaru sprawiedliwości¹⁹. Zupełnie nieracjonalny jest również charakter obligatoryjny przepadek pojazdu, w sytuacji gdy przy narzędziach dokonania przestępstwa przepadek ich co do zasady jest fakultatywny²⁰.

Wątpliwości budzi również obligatoryjne orzekanie równowartości przepadek pojazdu oraz fakt, że miarą dolegliwości jest wyłącznie wartość pojazdu. Jak wskazano w art. 44b § 2 k.k., jeżeli w czasie popełnienia przestępstwa pojazd podlegający przypadkowi nie stanowił wyłącznej własności sprawcy (np. stanowi współwłasność) zamiast przepadek, orzeka się równowartość przepadek pojazdu. Ustawodawca w sposób „ryczałtowy” kształtuje mechanizm ustalania wartości pojazdu, nie zaś miarę szkody czy krzywdy wynikłych z popełnienia przestępstwa²¹. Wartość pojazdu, jakim poruszał się sprawca w czasie przestępstwa, ustawodawca określił na podstawie wartości pojazdu z polisy autocasco z roku czynu. Trzeba zauważyć, że polisa ubezpieczeniowa stanowiąca dokument ubezpieczenia nie określa wartości pojazdu, a jedynie sumę gwarancyjną oraz wysokość składki ubezpieczeniowej²². Jeżeli pojazd nie posiadał takiego ubezpieczenia, sąd ustala z urzędu jego średnią wartość rynkową. Co istotne, nie chodzi w tym przypadku o dokonanie wyceny wartości rynkowej pojazdu mechanicznego, którym poruszał się sprawca czynu, ale o ustalenie wartości rynkowej pojazdu, który odpowiada temu pojazdowi, przy uwzględnieniu określonych parametrów. Ustawodawca co do zasady wyklucza przy tym możliwość powołania biegłego w przedmiocie ustalenia równowartości przepadek pojazdu, odsyłając do dostępnych danych, bez bliższego sprecyzowania ich źródeł, co sprawia, że sąd może opierać się na wszelkich dostęp-

¹⁹ R.A. Stefański, *Przepadek pojazdu mechanicznego a zasady proporcjonalności i humanitaryzmu*, [w:] W. Cieślak, M. Romańczuk-Gracka, M. Kurzyński (red.), *In dubio pro humanitate. W stulecie urodzin profesora Mariana Cieślaka*, Olsztyn 2023, s. 380. Tak również: J. Orzeł, L. Wilk, op. cit., s. 31.

²⁰ T. Oczkowski, [w:] V. Konarska-Wrzosek (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, 2023, Lex, komentarz do art. 44b k.k.

²¹ P. Zakrzewski, [w:] J. Majewski (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, 2024, Lex, komentarz art. 44b § 2 k.k.

²² Por. § 2 ust. 1 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie rodzaju i zakresu dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy ubezpieczenia obowiązkowego (Dz.U. z 2012 r., poz. 838), wydanego na podstawie art. 5 ust. 3 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 621 ze zm.).

nych na rynku ofertach sprzedaży pojazdów mechanicznych²³. Jedyny wyjątek ustawodawca przewidział w sytuacji, gdy ustalenie przez sąd wartości rynkowej pojazdu nie jest możliwe ze względu na szczególne cechy pojazdu, np. gdy pojazd sprawcy posiada szczególną konstrukcję lub przeznaczenie bądź gdy brak jest na rynku pojazdów odpowiadających pojazdowi prowadzonemu przez sprawcę.

Jak trafnie wskazuje się w piśmiennictwie, obligatoryjny obowiązek orzekania równowartości przypadku pojazdu narusza zasady trafnej represji²⁴. Orzekanie równowartości przypadku pojazdu nie uwzględnia tego, że miarą jego dolegliwości jest wyłącznie wartość pojazdu. Czyn zabroniony może zostać popełniony przez sprawcę przy wykorzystaniu pojazdu będącego przedmiotem umowy leasingu, najmu lub użyczenia bądź też nowego lub w znacznym stopniu używanego. Przepis art. 44b § 2 k.k. nie różnicuje sytuacji sprawców, traktując tak samo właściciela pojazdu, współwłaściciela oraz posiadacza zależnego, który nie jest jego właścicielem. W przeciwieństwie do regulacji przypadku przedmiotów z art. 44 § 7 k.k. udział współwłasności pojazdu nie obniża wysokości przypadku. Podstawową wadą komentowanego rozwiązania, jak wskazuje Janusz Raglewski, w odróżnieniu np. od nawiązki brak jest możliwości miarkowania przez sąd wymiaru tego środka reakcji karnoprawnej²⁵. Podkreślić należy także, że wartość pojazdu jest z punktu widzenia przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji okolicznością całkowicie obojętną. Wartość pojazdu nienależącego do sprawcy nie oddaje też stanu majątkowego sprawcy. Obligatoryjny charakter równowartości przypadku pojazdu prowadzi więc do sytuacji, w której sądy są zobligowane stosować reakcje karne nieadekwatne do wagi przestępstwa z udziałem takiego sprawcy, stopnia jego winy, jak i jego możliwości majątkowych i zarobkowych²⁶.

Sytuacja, w której kwestie właścicielskie, a nie okoliczności czynu, decydują o zastosowaniu przypadku pojazdu, jak podnosi się w piśmiennictwie, jest niewłaściwa w świetle art. 32 Konstytucji RP, stanowiąc przejaw nierównego traktowania podmiotów znajdujących się w takiej samej sytuacji prawnej. Podobny czyn popełniony w podobnych okolicznościach pociąga za sobą orzeczenie przypadku pojazdów o istotnie różniącej się wartości, a to może powodować, że realna dolegliwość wynikająca z tego orzeczenia, przy uwzględnieniu okoliczności popełnienia przestępstwa i właściwości sprawcy, będzie w jednym przypadku nieproporcjonalnie wysoka, a w innym nieproporcjonalnie niska.

²³ R. Łyżwa, [w:] B. Gadecki (red.), *Kodeks karny. Art. 1–316. Komentarz*, Warszawa 2023, s. 137 i nast., komentarz do art. 44b § 2 k.k.

²⁴ Art. 2 § 1 pkt 2 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks postępowania karnego (Dz.U. z 2024 r., poz. 37).

²⁵ Por. J. Raglewski, op. cit., teza 7.

²⁶ Opinia Rzecznika Praw Obywatelskich z dnia 15 lipca 2022 r. na temat projektu..., s. 5–6; P. Zakrzewski, [w:] J. Majewski (red.), op. cit., komentarz do art. 44b § 2 k.k.; P. Bogacki, M. Oleżalek, *Kodeks karny. Komentarz do nowelizacji z 7.07.2022 r.*, Warszawa 2022, s. 82 i nast.

Takie uregulowanie budzi wątpliwości w kontekście konstytucyjnej zasady proporcjonalnej oraz racjonalnej i celowej kary²⁷. Zgodzić się należy z Piotrem Zakrzewskim, że wprowadzenie tego środka reakcji karnej oznacza w istocie dodanie do katalogu środków reakcji prawnokarnej środka karnego o charakterze majątkowym, którego wymiar, wbrew treści art. 44b § 2 k.k., powinien być dostosowany do dochodów oraz sytuacji majątkowej sprawcy. W istocie jest to środek reakcji karnej, który nie realizuje funkcji przepadku, a realizuje funkcje nawiazki i jako taki winien być traktowany²⁸.

Jednocześnie ustawodawca wprowadził wyłączenia obowiązku lub możliwości orzeczenia tego rodzaju przepadku. W art. 44b § 4 k.k. wskazał, że nie orzeka się ani przepadku pojazdu mechanicznego, ani równowartości przepadku pojazdu, jeżeli sprawca prowadził niestanowiący jego własności pojazd mechaniczny, wykonując czynności zawodowe lub służbowe polegające na prowadzeniu pojazdu na rzecz pracodawcy. Sąd orzeka wówczas nawiazkę na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej w wysokości od co najmniej 5000 zł, przy czym ustawodawca nie wskazał jej maksymalnej wysokości, zatem należy przyjąć, iż jej górna wysokość, zgodnie z art. 48 k.k., może wynieść 100 000 zł. Wątpliwość natury kryminalnopolitycznej budzi fakt, że tylko w stosunku do tej grupy sprawców określić można górną granicę wartości orzekanego środka, w przypadku pozostałych sprawców środek ten nie ma określonej górnej granicy²⁹. Ponadto tak określony przedział stoi w sprzeczności z charakterem nawiazki z art. 44b § 4 k.k. Jak trafnie zauważa P. Daniluk, takie ukształtowanie granic nawiazki nie zawsze będzie pozwalało na to, aby pełniła ona funkcję adekwatnego substytutu równowartości przepadku pojazdu, bowiem równowartość ta może zostać ustalona w jednym przypadku na poziomie np. 1000 zł, a w innym na poziomie 500 000 zł³⁰.

Poza tym, jak wynika z treści art. 44b § 4 k.k., ustawodawca uzależnił nieorzeczenie przepadku pojazdu lub równowartości przepadku pojazdu od pozostawiania sprawcy w stosunku pracy z pracodawcą, co może prowadzić do wniosku, że na gruncie wskazanego przepisu nawiazki nie stosuje wobec osób zatrudnionych na podstawie umów cywilnoprawnych, mianowania w służbach zmilitaryzowanych czy osób samozatrudnionych³¹. Zgodzić należy się z Damianem Szeleszczukiem, że rozwiązania przyjęte w art. 44b § 4 k.k. prowadzą do nieuzasadnionego zróżnicowania sytuacji prawnej osób prowadzących cudzy pojazd mechaniczny. Kryterium różnicującym stanowi prowadzenie przez

²⁷ Ibidem.

²⁸ P. Zakrzewski, [w:] J. Majewski (red.), op. cit., komentarz do art. 44b § 2 k.k.

²⁹ J. Giezek, D. Gruszecka, K. Lipiński, *Opinia na temat ustawy z dnia 7 lipca 2022 r. o zmianie ustawy Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 762)*, OE-412, s. 82, <https://www.senat.gov.pl/download/gfx/senat/pl/senatekspertyzy/6468/plik/oe-412.pdf> (data dostępu: 30.05.2024).

³⁰ Por. P. Daniluk, *O propozycji wprowadzenia...*, s. 62.

³¹ P. Bogacki, M. Olęzałek, op. cit., s. 82 i nast.

pracownika pojazdu pracodawcy w ramach wykonywanych czynności służbowych lub zawodowych, które – w opinii przywołanego autora – z perspektywy przypadku pojazdu jest nieistotne. W konsekwencji wobec sprawcy prowadzącego cudzy pojazd z jednej strony orzekana będzie równowartość przypadku pojazdu na podstawie art. 44b § 2 k.k., a z drugiej nawiązka z art. 44b § 4 k.k. Różnica między tymi sytuacjami polega jedynie na tym, że w drugiej z nich sprawca wykonywał czynności zawodowe lub służbowe na rzecz pracodawcy. Jak trafnie zauważa P. Daniluk, „w perspektywie przypadku istotne jest tylko to, że sprawca prowadzi cudzy pojazd, nie zaś to, czy czyni to w ramach czynności zawodowych lub służbowych, rekreacyjnych, sportowych czy jakichkolwiek innych. Tym samym odmienne potraktowanie sprawcy tylko z tego powodu, że wykonywał czynności zawodowe lub służbowe na rzecz pracodawcy, narusza art. 32 ust. 1 Konstytucji RP”³².

Art. 44b § 4 k.k. nie uwzględnia również oceny rzeczywistych konsekwencji skazania, w tym całokształtu dolegliwości z niego wynikających. W przypadku osób wykonujących czynności zawodowe lub służbowe konsekwencje skazania za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym popełnione w stanie nietrzeźwości lub odurzenia są bardzo dotkliwe poprzez dodatkowo każdorazowo orzekanie środka karnego w postaci wieloletniego zakazu prowadzenia pojazdów. Już z faktu orzeczenia tego środka karnego płyną istotne dolegliwości w postaci uniemożliwienia skazanemu dalszego wykonywania tego zawodu. W tej sytuacji odstępianie od orzekania równowartości przypadku pojazdu tylko wobec osób zatrudnionych na umowę o pracę należy wprost uznać za nieuzasadnione zróżnicowanie odpowiedzialności karnej tej kategorii sprawców w kontekście całokształtu dolegliwości, które poniesie skazany, a nie wyłącznie dolegliwości o charakterze finansowym³³.

Kolejne wyłączenie ustawodawca przewidział w § 5 art. 44b k.k., w sytuacji w której orzeczenie przypadku pojazdu mechanicznego lub równowartości przypadku pojazdu jest niemożliwe lub niecelowe z uwagi na jego utratę przez sprawcę z przyczyn od niego niezależnych, zniszczenie lub znaczne uszkodzenie. Ustawodawca nieprecyzyjnie określił podstawy stosowania środka, nie wskazując żadnych kryteriów, według których należy oceniać zniszczenie lub znaczne uszkodzenie pojazdu oraz niemożność realizacji, jakiego celu ma uzasadniać obligatoryjne orzekanie równowartości przypadku pojazdu. Pozostając na gruncie wykładni językowej, należy przyjąć, że art. 44b § 5 k.k. będzie miał

³² D. Szeleszczuk, [w:] A. Grześkowiak, K. Wiak (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2024, komentarz do art. 44b § 4 k.k. Zob. P. Daniluk, *O propozycji wprowadzenia...*, s. 62 oraz opinię Rady Legislacyjnej z dnia 29 października 2021 r. o projekcie ustawy o zmianie ustawy Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (UD 281) z dnia 16 września 2021 r. (RL-033-22/21), <https://www.gov.pl/web/radalegisacyjna/opinia-z-29-pazdziernika-2021-r-o-projekcie-ustawy-o-zmianie-ustawy-kodeks-karny-oraz-niektorych-innych-ustaw-ud-281-z-dnia-16-wrzesnia-2021-r> (data dostępu: 30.05.2024).

³³ Zob. krytyczne uwagi P. Daniluka, *O propozycji wprowadzenia...*, s. 62.

zastosowanie zarówno gdy pojazd został uszkodzony lub zniszczony w wyniku przestępstwa, np. z art. 177 § 1 k.k., uzasadniającego orzeczenie przypadku, jak i wtedy, gdy do zniszczenia lub uszkodzenia doszło w późniejszym czasie. Bez znaczenia jest również okoliczność, czy w wyniku działania sprawcy lub też osób trzecich doszło do późniejszego uszkodzenia albo zniszczenia pojazdu³⁴.

Statystyki dotyczące wypadków drogowych oraz ich skutków spowodowanych przez kierujących będących pod wpływem alkoholu a zasadność obligatoryjnego orzekania przypadku pojazdu mechanicznego

Obligatoryjnego przypadku pojazdu mechanicznego nie uzasadniają potrzeby polityki kryminalnej ani też realizacja celu prewencyjnego. Ustawodawca, wprowadzając tryb obligatoryjny przypadku, nie przedstawił danych statystycznych wskazujących na to, że takie rozwiązanie znajduje poparcie w rzeczywistym wzroście liczby przestępstw drogowych popełnionych przez nietrzeźwych kierowców bądź będących pod wpływem środka odurzającego lub we wzroście liczby ofiar tych przestępstw, a także czy prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości jest rzeczywiście główną przyczyną wypadków drogowych.

Należy zauważyć, że z roku na rok stan bezpieczeństwa na polskich drogach ulega wyraźnej poprawie, chociaż wciąż jest on niezadawalający. Nadal zagrożenie poniesienia śmierci na drodze w Polsce (w 2023 r. 52 ofiary śmiertelne na 1 mln mieszkańców) jest wyższe niż średnio w krajach Unii Europejskiej (46 zabitych)³⁵. Jednocześnie w oparciu o przedstawione poniżej dane można zaobserwować wyraźny trend spadkowy, zarówno w liczbie wypadków drogowych spowodowanych przez uczestników ruchu będących pod wpływem alkoholu, jak i w liczbie wypadków powodowanych z winy kierujących pojazdami będących pod wpływem alkoholu oraz w liczbie osób zabitych i rannych z winy tej grupy kierujących. Powodów obniżenia tych wskaźników można upatrywać w skuteczności działań prewencyjnych, środkach bezpieczeństwa wprowadzanych przez państwo, większej świadomości społecznej oraz w postępie technologicznym i skuteczności działań podejmowanych przez Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (CANARD). Na zmniejszenie liczby tego typu wypadków drogowych wpływ ma bez wątpienia również liczba przeprowadzonych kontroli trzeźwości. Polska zaliczana jest do państw,

³⁴ D. Szeleszczuk, [w:] A. Grześkowiak, K. Wiak (red.), *Kodeks karny...*, 2024, komentarz do art. 44b § 5 k.k.

³⁵ *Ranking EU progress on road safety, 18th Road Safety Performance Index (PIN) Report, European Transport Safety Council 2024*, s. 56, <https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC-18th-PIN-Annual-Report-DIGITAL-V3.pdf> (data dostępu: 20.06.2024).

w których przeprowadza się najwięcej drogowych kontroli trzeźwości w Europie. Jak wynika z danych European Transport Safety Council (ETSC), w 2019 r. w Polsce przeprowadzono 444 kontrole trzeźwości na 1000 mieszkańców. Należy zauważyć, że spośród państw objętych porównaniem w raporcie *Safety performance indicator* z 2023 r. liczba przeprowadzonych kontroli w 2019 r. była jedynie wyższa w Estonii i wyniosła prawie 700 kontroli. Dla porównania, we Francji liczba przeprowadzonych kontroli na 1000 mieszkańców wyniosła 139, w Szwecji 125, a we Włoszech przeprowadzono ich zaledwie 21³⁶. Według danych opublikowanych w 2023 r. w ramach projektu „Baseline” w Polsce 99,7% drogowych kontroli trzeźwości zakończyło się uzyskaniem wyniku negatywnego. Wyższy odsetek przeprowadzonych kontroli trzeźwości z wynikiem negatywnym odnotowano tylko na Łotwie (99,9%). Dla porównania, w Hiszpanii i w Luksemburgu odsetek ten wyniósł odpowiednio 97,6% i 97,3%³⁷. Jak wynika ze statystyk policyjnych, w 2023 r. w Polsce przeprowadzono ogółem 13 827 843 kontroli trzeźwości. W porównaniu z rokiem 2022 nastąpił ich wzrost o 1 374 348 przy jednoczesnym spadku ujawnionych kierujących pojazdami będących pod wpływem alkoholu (tj. w stanie po użyciu lub w stanie nietrzeźwości) o 8828 do liczby 95 639. W 2022 r. liczba takich kontroli zwiększyła się znacząco względem 2021 r. o 4 181 250 i wyniosła 12 453 495, przy czym nastąpił wzrost liczby ujawnionych kierujących pojazdami będących pod wpływem alkoholu o 2575 do 104 467. Na uwagę zasługuje także rok 2020, w którym, m.in. ze względu na wybuch pandemii COVID-19, przeprowadzono łącznie tylko 6 699 742 kontroli trzeźwości, co stanowiło wyraźny ich spadek względem 2019 r. o 10 144 788 kontroli. W 2020 r. nastąpił także istotny spadek liczby ujawnionych kierujących pojazdami będących pod wpływem alkoholu, tj. o 12 030 mniej niż rok wcześniej. W 2020 r. ujawniono ich ogółem 98 941, a w 2019 r. liczba ta wyniosła 110 971³⁸.

W latach 2013–2023 można zaobserwować wyraźny spadek zarówno w liczbie wypadków drogowych spowodowanych przez uczestników ruchu będących pod wpływem alkoholu, jak i w grupie kierujących pojazdami będących pod wpływem alkoholu oraz w liczbie zabitych i osób, które odniosły obrażenia ciała z winy tej grupy kierujących. W 2023 r., w stosunku do roku 2013, liczba

³⁶ G. Yannis, K. Folla, *Baseline report on the KPI Driving under the influence of alcohol*, Baseline project: Vias institute, Brussels 2022, s. 30, <https://www.vias.be> (data dostępu: 20.06.2024).

³⁷ Ibidem, s. 17.

³⁸ Liczba kierujących w stanie nietrzeźwości, naruszająca przepis art. 178a § 1 k.k., w okresie 2019–2023 wyniosła następująco: 2019 r. – 58 077; 2020 r. – 52 988; 2021 r. – 58 179; 2022 r. – 57 071; 2023 r. – 49 708. Liczba kierujących w stanie po użyciu alkoholu, naruszająca przepis art. 87 § 1 k.w., w okresie 2019–2023 wyniosła odpowiednio: 2019 r. – 16 243; 2020 r. – 11 561; 2021 r. – 11 429; 2022 r. – 14 189; 2023 r. – 14 026. Zob. Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce. Raporty roczne*, <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562.Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> (data dostępu: 15.05.2024). Dane w raportach pochodzą z bazy SEWIK.

wypadków drogowych spowodowanych przez uczestników ruchu będących pod wpływem alkoholu spadła o 1401 zdarzeń (-46,7%). Podobnie w przypadku kierujących pojazdami będących pod wpływem alkoholu odnotowano ich spadek o 834 (-38,5%). Spadek odnotowano także w grupie osób zabitych i rannych w następstwie wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami będących pod wpływem alkoholu. W porównaniu do 2013 r. liczba zabitych spadła o 76 (-26,3%), natomiast w grupie rannych zmniejszyła się o 1285 (-46,04%).

Jak wynika z raportu Safety performance indicator z 2023 r., w 2022 r. w Polsce 8,6% wypadków ze skutkiem śmiertelnym miało związek ze spożyciem alkoholu przez uczestników ruchu. Dla porównania, w Finlandii odsetek ten wyniósł 9,1%, w Słowenii – 15,9%, we Francji – 16,2%, a w Portugalii – 18,6%³⁹.

Z danych statystycznych wynika, że z roku na rok na polskich drogach odnotowuje się także istotny spadek liczby wypadków drogowych, liczby osób zabitych i rannych. W 2023 r. odnotowano ogółem 20 936 wypadków drogowych. W porównaniu z rokiem 2013, kiedy to miało miejsce 35 847 wypadków, liczba ta spadła o 14 911 wypadków (-41,6%). W wyniku wypadków drogowych zginęły 1893 osoby, co oznacza, że w odniesieniu do 2013 r., kiedy zginęło 3357 osób, nastąpił wyraźny ich spadek o 1464 osoby (-43,6%). W wypadkach drogowych w 2023 r. liczba rannych obniżyła się o 19 934 osoby (-45,24%) w stosunku do roku 2013 (24 125 osób). Przedstawione dane wskazują, że w latach 2013–2023 liczba wypadków drogowych, liczba osób rannych i zabitych spadła prawie o połowę.

Z danych przedstawionych w tabeli 1 wynika, że w 2023 r. kierujący będący pod wpływem alkoholu spowodowali 1331 wypadków drogowych, co w porównaniu z 2022 r. oznacza spadek liczby wypadków (-12,1%) i osób rannych (-10,9%) przy jednoczesnym wzroście liczby osób zabitych (+23,2%). W 2022 r. w porównaniu do roku poprzedniego zanotowano zarówno spadek liczby zabitych (-18,9%), osób rannych (-11,8%), jak i wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących będących pod wpływem alkoholu (-5,5%). W 2021 r. w stosunku do 2020 r. odnotowano także spadek liczby tych wypadków (-3,3%) i nieznaczny spadek liczby osób zabitych (-1,8%). Wzrosła natomiast liczba osób rannych (+3,8%). W 2020 r., w odniesieniu do roku poprzedniego, zanotowano znaczny spadek liczby osób rannych (-8,3%) przy jednoczesnym wzroście liczby osób zabitych (+12,5%). Liczba wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących będących pod wpływem alkoholu pozostała na niezmiennym poziomie (+0,06%). W 2019 r. w porównaniu z rokiem 2018 nastąpił wzrost liczby wypadków (+2,5%) i osób rannych (+2,5%) przy nieznacznym spadku liczby osób zabitych (-5,4%). W 2018 r. odnotowano nieznaczny wzrost liczby wypadków (+0,7%), osób zabitych (+2,5%) i liczby osób rannych

³⁹ G. Yannis, K. Folla, op. cit., s. 28.

(+1,5%) w stosunku do danych z 2017 r. Natomiast w 2017 r. w porównaniu z rokiem 2016 nastąpiło obniżenie zarówno liczby wypadków drogowych (-4,9%), osób zabitych (-10,4%) i rannych (-7,8%). W roku 2016, wraz ze wzrostem liczby wypadków spowodowanych przez kierujących będących pod wpływem alkoholu w odniesieniu do 2015 r. (+7,0%), nastąpił wzrost liczby osób rannych (+6,4%) oraz nieznaczny wzrost osób zabitych (+1,4%). W 2015 r. w stosunku do 2014 r. istotną poprawę odnotowano w zmniejszeniu liczby wypadków drogowych (-14,3%), osób zabitych (-14,8%) oraz rannych w następstwie tych zdarzeń (-14,7%). W porównaniu z danymi z 2013 r. wyraźny trend spadkowy miał miejsce także w 2014 r.. Istotnemu spadkowi liczby wypadków drogowych (-15,1%) towarzyszył spadek liczby osób rannych (-17,1%) i zabitych (-11,1%).

Liczbę wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących będących pod wpływem alkoholu przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1

Wypadki drogowe i ich skutki z udziałem uczestników ruchu
będących pod wpływem alkoholu

Lata	Wypadki spowodowane przez uczestników ruchu będących pod wpływem alkoholu	Wypadki spowodowane przez kierujących będących pod wpływem alkoholu i ich skutki		
	Ogółem	Ogółem	Zabici	Ranni
2013	3001	2165	288	2791
2014	2579	1838	256	2313
2015	2211	1575	218	1973
2016	2295	1686	221	2100
2017	2163	1603	198	1936
2018	2134	1614	203	1965
2019	2389	1655	192	2015
2020	2015	1656	216	1847
2021	1920	1602	212	1917
2022	1729	1514	172	1690
2023	1600	1331	212	1506

Źródło: opracowanie własne na podstawie Komenda Główna Policji, *Wypadki drogowe...*

Obligatoryjnego przepadku pojazdu mechanicznego nie uzasadniają także dane statystyczne dotyczące głównych przyczyn wypadków drogowych. Statystyki policyjne wskazują, że główną przyczyną wypadków drogowych od wielu lat nie jest prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem innego środka działającego podobnie do alkoholu, lecz nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, niedostosowanie prędkości do warunków ruchu oraz nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego. I tak np. w 2023 r. nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu było główną przyczyną ich zaistnienia w 22,0% przypadków, nadmierna prędkość – 20,3% przypadków, nieprawidłowe zachowania

wobec pieszego – 14,8% przypadków. Należy w tym miejscu zauważyć, że mimo istotnego zaostrzenia kar za nieprawidłowe zachowania wobec pieszego, w 2023 r. wzrosła liczba wypadków spowodowanych tą przyczyną (wzrost o 8,8% w porównaniu do roku 2022). W odniesieniu do ogólnej liczby wypadków spowodowanych z winy kierujących w 2023 r., w którym odnotowano ich 19 058, kierujący pod wpływem alkoholu popełnili 1331 wypadków, co stanowiło 7,0%, a w odniesieniu do ogółu wypadków drogowych, kiedy to nastąpiło w 2023 r. 20 936 wypadków, odsetek ten był jeszcze niższy i wyniósł 6,3%.

Jak wynika z przedstawionych danych statystycznych, tak stanowcze rozwiązanie w postaci obligatoryjnego przypadku pojazdu mechanicznego bądź jego równowartości nie ma poparcia w skali przestępstw popełnianych przez nietrzeźwych kierujących, jak i przyczynienia się do ich popełnienia przez nietrzeźwych kierowców.

Instytucja przypadku pojazdu mechanicznego w systemach państw europejskich

Poszczególne państwa europejskie podejmują różne działania w celu poprawy bezpieczeństwa na drogach. Część państw poprzestaje na stosowaniu kar, inne wprowadzają wysokie sankcje finansowe, a część przewiduje ich różnorodność, stosując wypadek pojazdu, odebranie prawa jazdy lub wymierzając karę pozbawienia wolności.

Należy zaznaczyć, że instytucja przypadku pojazdu mechanicznego w Europie nie jest czymś nowym. Przykładowo włoski kodeks drogowego z 30 kwietnia 1992 r. (*Codice della strada – CdS*)⁴⁰, zgodnie z art. 186 ust. 2 lit. c, art. 186 ust. 7 i art. 187 ust. 1, przewiduje konfiskatę pojazdu silnikowego w przypadku: prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości powyżej 1,5 g/l (tj. stężenia alkoholu we krwi powyżej 3,15‰); odmowy poddania się badaniu na zawartość alkoholu we krwi, prowadzenia pojazdu pod wpływem środków odurzających, a także z tytułu braku obowiązkowego ubezpieczenia OC (art. 193 ust. 2 CdS); z tytułu powtarzającego się braku obowiązkowego ubezpieczenia OC (art. 193 ust. 2 bis CdS), a także w sytuacji prowadzenia pojazdu z fałszywymi lub podrobionymi dokumentami ubezpieczenia (art. 193 ust. 4 bis CdS). W tym ostatnim przypadku obligatoryjnie zarządza się konfiskatę pojazdu zarejestrowanego na kierowcę poruszającego się pojazdem posiadającym wskazane powyżej dokumenty. W pozostałych przypadkach konfiskaty pojazdu nie stosuje się, jeżeli pojazd nie stanowił własności sprawcy. Z kolei

⁴⁰ Codice della strada – decreto legislativo 30.04.1992, n. 285 e successive modificazioni, <https://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada.html> (data dostępu: 10.06.2024).

francuski kodeks drogowy (*Code de la Route*)⁴¹ przewiduje przepadek pojazdu w przypadku: przekroczenia limitu prędkości o ponad 50 km/h; spowodowania wypadku i ucieczki z miejsca zdarzenia; prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości powyżej 0,5‰ bądź pod wpływem środków odurzających; niezatrzymania się do kontroli drogowej; odmowy poddania się badaniu na zawartość alkoholu; prowadzenia pojazdu bez uprawnień prawa jazdy bądź mimo orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów; z tytułu braku ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Przepadek pojazdu stosowany jest wyłącznie wobec sprawcy – właściciela pojazdu. Jeżeli wymienionych przestępstw dopuściła inna osoba niż właściciel pojazdu, stosuje się wobec niej karę pieniężną w wysokości równowartości pojazdu. Na uwagę zasługują również przepisy prawa estońskiego, które umożliwiają orzeczenie przepadku pojazdu, który w czasie orzekania stanowił własność osoby innej niż sprawca. Estońska ustawa o ruchu drogowym z 17 czerwca 2010 r. (*Liiklusseadus*)⁴² przewiduje konfiskatę pojazdu w dwóch przypadkach – prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu lub przekroczenia dopuszczalnej prędkości.

Poza przedstawionymi – w oparciu o przepisy prawa włoskiego, francuskiego i estońskiego – rozwiązaniami w zakresie przepadku pojazdu mechanicznego przepadek pojazdu przewidziano również w systemach innych państw europejskich. Za prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości konfiskata pojazdu przewidziana jest w: Belgii, Bułgarii, Danii, Finlandii, Szwajcarii, Słowenii, na Litwie, w Słowacji, na Łotwie, w Luksemburgu, a od 14 marca 2024 r. również w Polsce. Natomiast z tytułu braku ubezpieczenia OC – jako kara dodatkowa – w: Belgii, Irlandii, Niemczech, Danii, Wielkiej Brytanii, Portugalii, na Cyprze oraz na Malcie. Przepadek pojazdu mechanicznego za znaczne przekroczenie dopuszczalnej prędkości stosowany jest m.in. w Austrii, Danii i w Szwajcarii. Ponadto w Austrii przepadek pojazdu przewidziany jest za uczestnictwo w nielegalnych wyścigach na drodze, a w Szwajcarii – za emitowanie przez pojazd zbyt dużego hałasu, szczególnie w porze nocnej. W przypadku gdy pojazd wykorzystany został do popełnienia przestępstwa umyślnego (np. do kradzieży paliwa ze stacji benzynowej), przepadek pojazdu może mieć miejsce w Finlandii, w Belgii – za prowadzenie pojazdu bez uprawnień, na Litwie – za ucieczkę z miejsca wypadku, a na Łotwie – za odmowę poddania się kontroli trzeźwości⁴³.

⁴¹ Code de la Route, https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006074228 (data dostępu: 22.06.2024).

⁴² Liiklusseadus vastu võetud 17.06.2010 (RT I 2010, 44, 261), <https://www.riigiteataja.ee/akt/130122015027> (data dostępu: 22.06.2024).

⁴³ Zob. K. Turcza, *Konfiskata pojazdu za przekroczenie prędkości w Europie*, <https://biznesprawnik.pl/2022/03/16/konfiskata-pojazdu-za-przekroczenie-predkosci-w-europie/> (data dostępu: 10.06.2024); M. Mozgawa, M. Budyn-Kulik, M. Kulik, *Tryb penalizacji zachowania polegającego na prowadzeniu pojazdu (mechanicznego i niemechanicznego) pod wpływem alkoholu w poszczególnych krajach Unii Europejskiej*, „Prawo w Działaniu” 2016, nr 28, s. 47–132.

Przepadek pojazdu mechanicznego w większości tych państw ma charakter fakultatywny i może być stosowany wyłącznie wobec sprawcy – właściciela pojazdu. Wyjątek stanowią w tym zakresie: Austria, Belgia oraz Szwajcaria. Przepisy prawa w tych państwach dopuszczają w określonych sytuacjach konfiskatę pojazdu bez względu na status własności.

Proponowane przez ustawodawcę rozwiązania dotyczące nowelizacji przepisów ustawy z dnia 7 lipca 2022 r. o zmianie ustawy Kodeks karny w przedmiocie przypadku pojazdu mechanicznego

W związku z krytyką wprowadzonej nowelą z dnia 7 lipca 2022 r. zmiany dotyczącej wprowadzonego w art. 44b k.k. przypadku pojazdu mechanicznego lub jego równowartości wobec sprawców wybranych przestępstw drogowych Ministerstwo Sprawiedliwości rozpoczęło prace nad nowelizacją przepisów. W projekcie ustawy o zmianie ustawy Kodeks karny, ustawy Kodeks postępowania karnego oraz ustawy o wspieraniu i resocjalizacji nieletnich z dnia 11 czerwca 2024 r.⁴⁴ w zakresie przypadku pojazdu proponuje nowe brzmienie art. 44b k.k. Istotna zmiana polega na wprowadzeniu w § 1 możliwości orzekania przez sąd przypadku pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę, a nie obligatoryjności orzekania w tym przedmiocie, tak jak ma to miejsce w aktualnym stanie prawnym. W przepisie art. 44b § 1 k.k. rozszerzono także możliwość orzekania przypadku pojazdu mechanicznego w wypadkach wskazanych w ustawie wobec sprawców którzy prowadzali pojazd w ruchu wodnym lub powietrznym, a nie tylko lądowym. Nadto projektowana regulacja dodaje § 1a, w którym wyłącza możliwość orzekania przypadku pojazdu mechanicznego, jeżeli pojazd w czasie popełnienia przestępstwa nie stanowił wyłącznej własności sprawcy lub gdy orzeczenie przypadku nie jest możliwe bądź celowe i daje możliwość w takiej sytuacji orzeczenia nawiazki na rzecz Skarbu Państwa⁴⁵. Tym samym projektodawca rezygnuje z enumeratywnego wskazania sytuacji uniemożliwiających lub pozbawiających celowości jego orzekania i wprowadza szerszą klauzulę pozwalającą sądowi na nieorzeczenie przypadku pojazdu i skorzystania z możliwości orzeczenia nawiazki. Projek-

⁴⁴ Projekt z dnia 11 czerwca 2024 r. ustawy o zmianie ustawy Kodeks karny, ustawy Kodeks postępowania karnego oraz ustawy o wspieraniu i resocjalizacji nieletnich (UD34), <https://legislacja.gov.pl/projekt/12384204/katalog/13053126#13053126> (data dostępu: 29.06.2024).

⁴⁵ Autopoprawka z dnia 8 lipca 2024 r. do projektu ustawy o zmianie ustawy Kodeks karny, ustawy Kodeks postępowania karnego oraz ustawy o wspieraniu i resocjalizacji nieletnich, <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs/2/12384204/13053126/13053127/dokument674506.pdf> (data dostępu: 9.07.2024). W projekcie z dnia 11 czerwca 2024 r. ustawy o zmianie ustawy Kodeks karny w art. 44b § 1a zdanie drugie miał brzmienie: „W takim wypadku sąd może orzec nawiazkę na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej”.

towana ustawa zakłada zatem fakultatywność orzekania nawiazki oraz zniesienie jej minimalnej wysokości, a także rezygnację z orzekania równowartości przypadku pojazdu⁴⁶ i uchylenie § 2–5 art. 44b k.k.

Proponowane rozwiązania, jak można przeczytać w uzasadnieniu projektu, „mają na celu wyeliminowanie przepisów budzących poważane zastrzeżenia konstytucyjne i dostosowanie przepisów do standardów konstytucyjnych”. W ocenie projektodawców „obligatoryjność orzekania przypadku pojazdu mechanicznego stanowi istotne ograniczenie kompetencji sądu do sprawowania wymiaru sprawiedliwości”, a tym samym „zasadnym jest zrezygnowanie z obligatoryjności orzekania przypadku pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę na rzecz jego fakultatywności”. Podniesiono również, że „orzeczenie równowartości przypadku pojazdu, w sytuacji gdy pojazd nie jest wyłączną własnością kierującego, jest sprzeczne z zasadą trafnej represji”⁴⁷.

Propozycje zmian w odniesieniu do art. 44b § 1 k.k., art. 178 § 3 k.k. oraz art. 178a § 5 k.k., zmieniających charakter przypadku pojazdu mechanicznego na fakultatywny, oraz do art. 44b § 1 k.k., w której ustawodawca zrezygnował z orzekania równowartości przypadku pojazdu, należy ocenić jako właściwe. Trybunał Konstytucyjny w jednym z orzeczeń podniósł, że istota wykonywania władzy sądowniczej sprowadza się do zachowania przez sąd minimum kompetencji, który nie może być sprowadzany do roli „roboty”⁴⁸, „automatu subsumcyjnego”⁴⁹. Fakultatywność orzekania przypadku pojazdu mechanicznego da możliwość spojrzenia przez sąd na sytuację karną sprawcy pod szerszym kątem, z uwzględnieniem właściwości i warunków osobistych, rodzinnych i materialnych sprawcy oraz okoliczności popełnienia samego czynu. Obecna propozycja słusznie eliminuje uregulowania wyjęte z zakresu sędziowskiej uznaniowości. Decyzja o orzeczeniu przypadku pojazdu pozbawiona zostanie automatyzmu, oddana zostanie w ręce sądu, który będzie ją podejmował, mając na względzie to, czy w danej sprawie taka potrzeba rzeczywiście występuje, a cele kary zostaną w ten sposób spełnione.

Bardzo istotną w konsekwencjach zmianą zawartą w projekcie jest nadanie nowego brzmienia art. 178a § 5 k.k., w którym zrezygnowano z wartości progowej stanu nietrzeźwości jako kryterium decydującym o możliwości orzekania przypadku pojazdu. Powoduje to wprowadzenie możliwości orzekania

⁴⁶ Zob. opinia Rzecznika Praw Obywatelskich z dnia 30 kwietnia 2024 r. na temat projektu ustawy o zmianie ustawy Kodeks karny, ustawy Kodeks postępowania karnego oraz ustawy o wspieraniu i resocjalizacji nieletnich, s. 9–10, <https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12384204/katalog/13053095#13053095> (data dostępu: 27.06.2024).

⁴⁷ Zob. uzasadnienie do projekt z dnia 11 czerwca 2024 r. ustawy o zmianie ustawy Kodeks karny, ustawy Kodeks postępowania karnego oraz ustawy o wspieraniu i resocjalizacji nieletnich (UD34), <https://legislacja.gov.pl/projekt/12384204/katalog/13053126#13053126> (data dostępu: 29.06.2024).

⁴⁸ Zob. wyrok TK z 12 marca 2002 r., sygn. akt P 9/01, OTK ZU 2002, Nr 2/A, poz. 14.

⁴⁹ Zob. wyrok TK z 9 października 2007 r., sygn. akt SK 70/06, OTK-A 2007, Nr 9, poz. 103.

przypadku przez sąd już w sytuacji, gdy zawartość alkoholu we krwi sprawcy prowadzącego pojazd przekracza 0,5‰ albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość, a nie 1,5‰, jak dotychczas. Jak zasadnie podkreślili eksperci z Krakowskiego Instytutu Prawa Karnego, wybór wskazanych w art. 178a § 5 k.k. 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. (...) Wartości graniczne w przypadku sprawców prowadzących pojazd pod wpływem alkoholu w nieuzasadniony sposób odróżniają ich sytuację prawną od sytuacji sprawców popełniających to samo przestępstwo pod wpływem środka odurzającego”⁵⁰. Niewątpliwie takie różnicowanie sprawców pozostaje w sprzeczności z zasadą „równości sprawców” i „proporcjonalności kary do czynu”. Zniesienie zatem minimalnego progu 1,5‰ powinno zapewnić bardziej sprawiedliwe i uzasadnione orzeczenie tego środka oraz dostosowanie kary do okoliczności danej sytuacji.

Konsekwencją projektowanej zmiany przepisu art. 44b k.k. jest jednocześnie uchylenie przez ustawodawcę w ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks postępowania karnego⁵¹ § 1a w art. 295, który nakłada na organy ścigania obowiązek dokonania tymczasowego zajęcia pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w czasie popełnienia przestępstwa, za które miał być obligatoryjnie orzeczony przepadek pojazdu mechanicznego. W ocenie projektodawcy przepisy ogólne o zabezpieczeniu majątkowym stanowią wystarczającą podstawę do zatrzymywania pojazdów – tymczasowego zajęcia i następnie zabezpieczenia majątkowego.

W przepisach przejściowych uregulowano kwestię dotyczącą tymczasowego zajęcia pojazdu na podstawie uchylanego art. 295 § 1a k.p.k. dokonanego przez Policję przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, w której nie upłynął 7-dniowy termin do ewentualnego wydania przez prokuratora postanowienia o zabezpieczeniu majątkowym.

Proponowane zmiany można ocenić jako idące w dobrym kierunku. Należy zauważyć, że zaprojektowane rozwiązania eliminują wątpliwości natury konstytucyjnej i racjonalizują proces orzekania. Wprawdzie zamiast obligatoryjności wprowadzają fakultatywność przypadku pojazdu, co może być odebrane przez społeczeństwo jako *de facto* zliberalizowanie przepisów i złagodzenie dolegliwości wobec kierujących pojazdami w stanie nietrzeźwym, to jednocześnie w pewnym aspekcie są bardziej represyjne z uwagi na zniesienie progów nietrzeźwości warunkujących możliwość orzeczenia przypadku pojazdu mechanicznego.

⁵⁰ Opinia Krakowskiego Instytutu Prawa Karnego Fundacja z dnia 10 maja 2024 r., *Przepadek pojazdu. Projekt ustawy o zmianie ustawy Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw*, s. 7–8, <https://legislacja.gov.pl/docs/2/12384204/13053095/13053098/dokument669618.pdf> (data dostępu: 10.06.2024).

⁵¹ Dz.U. z 2024 r., poz. 37.

Podsumowanie

Niewątpliwie należy czynić starania, aby zwiększyć bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Wprowadzenie instytucji przepadku pojazdu mechanicznego wpisuje się w ogólną tendencję zarówno polskiego, jak i europejskiego ustawodawcy, konsekwentnie zaostrzającego przepisy ruchu drogowego. Mając na uwadze liczbę wypadków drogowych i ich tragicznych skutków oraz fakt, że przepadek pojazdu będący konsekwencją prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości funkcjonuje już w kilkunastu krajach, nie dziwi przyjęcie tego typu regulacji także w Polsce. Założeniem ustawodawcy było zwiększenie dolegliwości wobec sprawców prowadzących pojazd w stanie nietrzeźwości, a tym samym zmniejszenie liczby przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Jednak warto zauważyć, że wprowadzanie surowszych sankcji związanych z prowadzeniem pojazdów mechanicznych, chociażby w zakresie dożywotniego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych i wysokości orzekanej nawiązki, nie spowodowało znaczącego spadku przestępstw dokonywanych przez nietrzeźwych kierowców lub znajdujących się pod wpływem środków odurzających. Ponadto prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości nie stanowi głównej przyczyny wypadków drogowych. Z danych statystycznych jednoznacznie wynika, że w Polsce kluczowym problemem bezpieczeństwa na drodze jest od wielu lat nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu i nadmierna prędkość pojazdów, a tych przyczyn, jak widać, regulacja przepadku pojazdu nie obejmuje. Działania ustawodawcy podejmowane na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa na polskich drogach powinny być poświęcone przede wszystkim tym zagadnieniom. Przytoczone w publikacji dane wskazują również na spadek przestępstw popełnionych przez nietrzeźwych kierowców. O ile konieczne są środki zmierzające do wyeliminowania tej grupy kierujących z polskich dróg, to powinny być one proporcjonalne do skali problemu.

Środki reakcji państwa na przestępstwo powinny być bowiem adekwatne do stopnia społecznej szkodliwości czynu, stopnia winy oraz uwzględniać okoliczności dotyczące samego sprawcy – nie mogą ingerować w prawa osobiste i majątkowe w sposób nieracjonalny i nadmierny z punktu widzenia celów kary oraz innych środków penalnych. Zasadne wydaje się być pytanie, czy środek reakcji państwa w postaci przepadku pojazdu mechanicznego nie jest zbyt daleko idącą „sankcją” i czy jest dostatecznie sprawiedliwy, skoro inaczej odczuwalny będzie dla poszczególnych sprawców z uwagi na wartość pojazdu podlegającemu przepadkowi? Realizacja celu prewencyjnego nie uzasadnia bowiem obligatoryjności przepadku pojazdu mechanicznego lub równowartości przepadku pojazdu.

Wykaz literatury

- Bogacki P., Oleżalek M., *Kodeks karny. Komentarz do nowelizacji z 7.07.2022 r.*, C.H. Beck, Warszawa 2022.
- 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.
- Daniluk P. (red.), *Środki karne, przepadek i środki kompensacyjne w znowelizowanym kodeksie karnym*, C.H. Beck, Warszawa 2017.
- Gałecki B. (red.), *Kodeks karny. Art. 1–316. Komentarz*, C.H. Beck, Warszawa 2023.
- Gałęski M., Zawłocki R., *Przepadek pojazdu mechanicznego*, C.H. Beck, Warszawa 2024.
- Giezek J., Gruszecka D., Lipiński K., *Opinia na temat ustawy z dnia 7 lipca 2022 r. o zmianie ustawy Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 762)*, OE-412, <https://www.senat.gov.pl/download/gfx/senat/pl/senatekspertyzy/6468/plik/oe-412.pdf>.
- de Goede M., Stelling A., *European Commission. Safety performance indicator report – alcohol and drugs*, European Road Safety Observatory, Brussels 2023, https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/a0b1e62a-b3ce-4dff-901b-8aea71ded20b_en?filename=ERSO-SPI-alcohol_drugs_2023.pdf.
- Grześkowiak A., Wiak K. (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, C.H. Beck, Warszawa 2019.
- Grześkowiak A., Wiak K. (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, C.H. Beck, Warszawa 2024.
- Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce. Raporty roczne*. <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>.
- Konarska-Wrzosek V. (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, 2023, Lex.
- Królikowski M., Zawłocki R. (red.), *Kodeks karny, t. 1: Część ogólna. Komentarz do art. 1–116*, C.H. Beck, Warszawa 2021.
- Majewski J. (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, 2024, Lex.
- Mozgawa M. (red.), *Kodeks karny. Komentarz aktualizowany*, 2024, Lex.
- Mozgawa M., Budyn-Kulik M., Kulik M., *Tryb penalizacji zachowania polegającego na prowadzeniu pojazdu (mechanicznego i niemechanicznego) pod wpływem alkoholu w poszczególnych krajach Unii Europejskiej*, „Prawo w Działaniu” 2016, nr 28.
- Opinia Krakowskiego Instytutu Prawa Karnego Fundacja z dnia 10 maja 2024 r., *Przepadek pojazdu. Projekt ustawy o zmianie ustawy Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw*, <https://legislacja.gov.pl/docs//2/12384204/13053095/13053098/dokument669618.pdf>.
- Postulski K., Siwek M., *Przepadek w polskim prawie karnym*, Zakamycze, Kraków 2004.
- Raglewski J., *Glosa do wyroku SN z 15 kwietnia 2008 r., II KK 29/08*, 2008, Lex.
- Ranking EU progress on road safety, 18th Road Safety Performance Index (PIN) Report*, European Transport Safety Council 2024, <https://etsec.eu/wp-content/uploads/ETSC-18th-PIN-Annual-Report-DIGITAL-V3.pdf>.
- Stefański R.A., *Glosa do uchwały SN z 30 października 2008 r., I KZP 20/08*, „Prokuratura i Prawo” 2009, nr 3.
- Stefański R.A., *Przepadek pojazdu mechanicznego a zasady proporcjonalności i humanitaryzmu*, [w:] W. Cieślak, M. Romańczuk-Grącka, M. Kurzyński (red.), *In dubio pro humanitate. W stulecie urodzin profesora Mariana Cieślaka*, Wyd. UWM, Olsztyn 2023.

- Stefański R.A. (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, C.H. Beck, Warszawa 2020.
- Turcza K., *Konfiskata pojazdu za przekroczenie prędkości w Europie*, <https://biznes-sprawnik.pl/2022/03/16/konfiskata-pojazdu-za-przekroczenie-predkosci-w-europie/>.
- Wąsek A., *Narzędzia przestępstwa*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska” 1968, nr 12.
- Wilk L., Orzeł J., *Problematyka przypadku pojazdu mechanicznego w razie skazania sprawcy za przestępstwo z art. 178a § 1 k.k.*, „Przegląd Sądowy” 2013, nr 2.
- Yannis G., Folla K., *Baseline report on the KPI Driving under the influence of alcohol*, Baseline project: Vias institute, Brussels 2022, <https://www.vias.be>.

Summary

Forfeiture of a motor vehicle as a state response measure for violating traffic regulations

Keywords: criminal law, crimes against traffic safety, forfeiture of a motor vehicle, forfeiture of a value equivalent to that of a motor vehicle.

The article aims to discuss the forfeiture of a motor (Art. 44b of the Polish Criminal Code), introduced by the amendment to the Criminal Code of July 7, 2022. The amendment provides for forfeiture is obligatory in two cases, i.e. in the event of committing the offense referred to in Art. 178a or Art. 178 § 3 of the Penal Code; however, in the latter case, the court may refrain from such order. The new solutions raise justified doubts as to their purposefulness and proportionality.