

Dominik Zając

Krytycznie o metodzie dekryminalizacji prowadzenia w stanie nietrzeźwości pojazdu innego niż mechaniczny

1. Rządowa propozycja zmian

Projekt nowelizacji Kodeksu karnego oraz Kodeksu wykroczeń z dnia 8 listopada 2012 r.¹ przewiduje wykreślenie art. 178a § 2 k.k., przy jednoczesnym wprowadzeniu nowego typu w art. 87 § 1a k.w., w następującym brzmieniu: „Tej samej karze [tj. takiej, jaką przewiduje art. 87 § 1 k.w. – dop. mój, D.Z.] podlega, kto znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem podobnie działającego środka, prowadzi na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu inny pojazd niż określony w § 1 [tj. pojazd niemechaniczny – dop. mój, D.Z.]”.

Nowelizacja spowoduje dekryminalizację zachowania polegającego na prowadzeniu pojazdu niemechanicznego w stanie nietrzeźwości, które – jeśli projekt pomyślnie przejdzie proces legislacyjny – stanowić będzie jedynie wykroczenie. Jednocześnie niezmienione pozostaną przepisy Kodeksu wykroczeń, regulujące kwestie kar i środków karnych.

Z uzasadnienia projektu wynika, że powyższe zmiany motywowane były chęcią zmniejszenia dolegliwości związanych z występującą w tym zakresie reakcją prawnokarną². Przywołując dane statystyczne dotyczące skazań z art. 178a § 2 k.k. autorzy zwracają uwagę na przypadki wymierzenia kary pozbawienia wolności. Zestawiając je z informacjami dotyczącymi wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych rowerzystów, wskazują

¹ Druk Sejmowy nr 870, <<http://orka.sejm.gov.pl/Druki7ka.nsf/0/96832B0ED113D8FBC1257AB4004F3B04/%24File/870.pdf>>.

² Druk Sejmowy nr 870, s. 258.

na nadmierną represyjność stosowanych środków oraz ich nieskuteczność. Liczba zdarzeń tego typu nie uległa bowiem zmniejszeniu na przestrzeni ostatnich 12 lat³. Zwrócono także uwagę na nikłą szkodliwość społeczną zachowania, o której świadczyć ma niewielka liczba rannych i zabitych.

Niejako na marginesie rozważań wskazano na korzyści natury fiskalnej, płynące z dekryminalizacji – niższy koszt postępowań w sprawach o wykroczenia, których z art. 178a § 2 k.k. prowadzi się rokrocznie średnio 50 tysięcy, pozwoli na zaoszczędzenie przez Skarb Państwa dość znacznej sumy.

Pomimo jasno określonych motywów, po przeprowadzeniu analizy proponowanych zmian trzeba dojść do wniosku, że środki jakimi autorzy chcą osiągnąć zakładane cele są niewystarczające. Proste przeniesienie obecnej regulacji z Kodeksu karnego do Kodeksu wykroczeń najprawdopodobniej nie wpłynie w istotny sposób na koszt czy czas postępowania, nie przyczyni się także do złagodzenia stosowanych w tym zakresie kar, a w pewnych przypadkach zapewne doprowadzi wręcz do ich zaostrzenia. Dla wykazania prawdziwości powyższej tezy należy odwołać się do praktyki orzeczniczej, jaka wykształciła się na gruncie art. 178 § 2 k.k. na przestrzeni ostatniej dekady. Dopiero w tym kontekście można dostrzec pozorną korzyść proponowanych zmian.

2. Analiza konsekwencji prawno Karnych na gruncie art. 178a § 2 k.k.

Konsekwencje dotyczące sprawcę realizującego znamiona typu z art. 178a § 2 k.k. można podzielić na trzy grupy. Pierwszą stanowią kary wskazane bezpośrednio w przepisie – zatem kara pozbawienia wolności do roku, kara ograniczenia wolności w wymiarze od 1 miesiąca do 12 miesięcy oraz grzywna. W drugiej znajdują się środki karne, w szczególności zaś zakaz prowadzenia pojazdu, który na chwilę obecną ma charakter obligatoryjny. Trzecia grupa to konsekwencje związane z samym faktem skazania i uciążliwości wynikające z procesu. Z uzasadnienia nowelizacji wynika, że w kontekście orzekania w sprawach nietrzeźwych kierowców niepokój budzi przede wszystkim rodzaj i wymiar stosowanych kar oraz ich nieskuteczność. Autorzy w szczątkowy sposób odnoszą się do zagadnienia środków karnych, problematykę trzeciej grupy rozpatrując jedynie z punktu widzenia interesu Skarbu Państwa.

³ Druk Sejmowy nr 870, s. 259.

Wnioski, jakie mogą wypływać z uzasadnienia projektu, dotyczące praktyki stosowania kary pozbawienia wolności są rozbieżne z wynikami badań aktowych, przeprowadzonych przeze mnie w Sądzie Rejonowym w Brzesku wiosną 2012 r.⁴ Jakkolwiek nie można zakładać, że analizowane sprawy stanowią reprezentatywną grupę w skali kraju, uważam, iż warto potraktować je jako pretekst do dyskusji nad niektórymi z tez uzasadnienia nowelizacji.

W pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na kontrowersje związane z oceną stosowania kary pozbawienia wolności. Należy podkreślić, że wymierzano ją najczęściej sprawcom wielokrotnym, którzy dodatkowo łamali zakaz prowadzenia pojazdu, orzekany obligatoryjnie przy pierwszym skazaniu. Czyn kwalifikowano zatem w zbiegu z art. 244 k.k.

Z samym faktem orzeczenia pozbawienia wolności rzadko wiązała się jakakolwiek realna dolegliwość (poza oczywistymi konsekwencjami, związanymi z wpisem do Krajowego Rejestru Karnego, przebiegiem procesu *etc.*). Na 787 badanych przypadków, kara pozbawienia wolności wymierzona została 215 razy, z czego jedynie 9 razy sąd nie zdecydował się na jej zawieszenie – wszystkich 9 sprawców było już wcześniej karanych, a 8 z nich popełniło czyn w okresie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów (zatem w zbiegu z art. 244 k.k.). Spośród spraw, których akta analizowano w całości (55 spraw zakwalifikowanych z art. 178a § 2 k.k.), karę pozbawienia wolności zastosowano 15 razy, w większości wypadków w wymiarze od połowy przewidzianego przez ustawodawcę zagrożenia w dół. Zawieszono ją w 14 przypadkach (25% ogółu, kara bezwzględne

⁴ W tym celu przeanalizowałem repertoria V Wydziału Grodzkiego za lata 2007–2009 oraz II Wydziału Karnego za lata 2009–2011. Moim zamierzeniem było zbadanie spraw z ostatniego pięciolecia funkcjonowania tegoż artykułu. Na zakres badań wpływ miała także reforma ustroju sądownictwa, która likwidując wydziały grodzkie, spowodowała przekazanie spraw z art. 178a k.k. do rozpatrzenia w wydziałach karnych. Dotarłem do 1499 przypadków, o których informacje czerpałem wyłącznie z rejestru, 787 z nich dotyczyło czynu zakwalifikowanego z art. 178a § 2 k.k. (53%, pojazdami były wyłącznie rowery). Spośród 1499 spraw, 125 stanowiło przedmiot pełnych badań aktowych, z czego 55 dotyczyło pojazdów niemechanicznych. Było to odpowiednio 19 spraw rozpatrywanych w V Wydziale Grodzkim w III kwartale 2008 r., 42 sprawy rozpatrywane w V Wydziale Grodzkim w I kwartale 2009 r., 41 spraw rozpatrywanych w II Wydziale Karnym w II kwartale 2010 r. oraz 23 sprawy rozpatrywanych w II Wydziale Karnym w IV kwartale 2011 r. Zostały wybrane losowo, bacząc, by zachować równowagę między liczbą przypadków rozstrzyganych w poszczególnych wydziałach. Zaznaczyć jednak trzeba, że czynnikiem, mającym wpływ na przebieg selekcji była dostępność akt – żadne z nich nie były zamawiane z magazynu, a udostępniono je w poszczególnych sekretariatach sądu.

pozbawienia wolności – 2%), okres próby wynosił zwykle 3 lub 4 miesiące (9 przypadków).

Powyższe wyniki w pewnym zakresie znajdują odzwierciedlenie w statystykach ogólnopolskich⁵. Zgodnie z zawartymi tam danymi, w latach 2006–2010 doszło do skazania 225 108 sprawców, realizujących znamiona z art. 178a § 2 k.k. Na karę pozbawienia wolności skazano 78 930 osób (36%), jej wykonanie zawieszając w 73 800 przypadkach (33%). Zatem, spośród wszystkich sprawców, rzeczywiście pozbawionych wolności zostało jedynie 2%.

W tym kontekście należy zwrócić uwagę na mały odsetek kar rzeczywiście wykonanych. Zdaje się, że sędziowie, przywiązując zbyt wielką wagę do funkcji prewencyjnej kary, kiedy już dojdzie do ponownego popełnienia przestępstwa argumentują przeciwko osadzeniu skazanego w zakładzie karnym. Jak wynika z badań, na 75 przypadków⁶ zastosowania zawieszenia, w 18 odbyło się posiedzenie w sprawie zarządzenie wykonania kary – wskutek ponownego popełnienia przestępstwa (5 razy, z czego 2 przypadki dotyczyły przestępstwa podobnego), ze względu na brak wywiązywania się z nałożonych wyrokiem obowiązków (13). Do zarządzenia wykonania kary doszło w trzech przypadkach, zawsze z powodu braku uiszczenia świadczenia pieniężnego. Kara nie została odwieszona nawet pomimo powtórnego popełnienia przestępstwa podobnego (pierwotne skazanie z art. 178a § 1 k.k., na karę pozbawienia wolności w zawieszeniu; ponowne skazanie z art. 178a § 2 k.k., na karę grzywny). W uzasadnieniu wskazano, iż co prawda popełnione przestępstwo: „jest podobne do poprzedniego, jednakże właściwości i warunki osobiste skazanego dają podstawę do przypuszczeń, że popełniony przez niego występki był incydentalny i nie popełni on już więcej przestępstwa”.

W świetle zaprezentowanych wyżej danych statystycznych udostępnionych przez Ministerstwo Sprawiedliwości oraz orzecznictwa Sądu Rejonowego w Brzesku, kara pozbawienia wolności w zawieszeniu cechuje się znikomym – by nie powiedzieć żadnym – stopniem dolegliwości dla spraw-

⁵ „Prawomocnie skazani dorośli wg rodzajów przestępstw i wymiaru kary – czyn główny w latach 2006–2010” – statystyki Ministerstwa Sprawiedliwości znajdujące się na stronie internetowej pod adresem: <<http://bip.ms.gov.pl/pl/dzialalnosc/statystyki/statystyki-2010/download,1198,8.html>>, [16.01.2013]. Wszelkie dane statystyczne dotyczące terenu całego kraju, jakie powołuję w niniejszej pracy, pochodzą z tego opracowania i odnoszą się do lat 2006–2010.

⁶ Dane dotyczą ogółu 125 przypadków, które podlegały pełnym badaniom aktowym – a więc kwalifikacji z art. 178a § 1 oraz 2 k.k.

cy, zwłaszcza biorąc pod uwagę znikomy odsetek kar wykonanych. Jednocześnie bezwzględna kara pozbawienia wolności stosowana jest niezwykle rzadko, przede wszystkim wobec sprawców wielokrotnych, realizujących znamiona typu z art. 178a § 2 k.k. w zw. z art. 244 k.k. Nie jest zatem tak, jak wskazują autorzy projektu – kara pozbawienia wolności w kontekście art. 178 a § 2 k.k. nie stanowi obecnie dotkliwej formy represji i właściwie nie dotyczy sprawców incydentalnych.

Z przeprowadzonych badań jednoznacznie wynika, że wobec nietrzeźwych kierowców pojazdów niemechanicznych stosuje się przede wszystkim karę grzywny oraz ograniczenie wolności. Spośród 787 przebadanych spraw karę ograniczenia wolności orzeczono w 172 przypadkach (23%, w skali kraju – 28%), najczęściej w wymiarze od 3 do 6 miesięcy. Kara grzywny została zastosowana 387 razy (49%, w skali kraju – 36%), jej wysokość wynosiła przeciętnie około 400 zł (w skali kraju najczęściej razy orzekano grzywnę w przedziale 500–800 zł). Może to stanowić pewien punkt odniesienia, jednak nie należy przyjmować powyższych danych za wyznacznik. Kara grzywny daje sędziemu szerokie możliwości jej miarkowania, istnieje także szereg czynników pozaprawnych mających wpływ na jej wysokość – np. zamożność danej społeczności czy sprawcy. Średnia wysokość kary grzywny, orzekanej za taki sam czyn przez sądy w Krakowie czy Warszawie będzie prawdopodobnie wyższa.

Mając na względzie stosunkowo łagodny wymiar grzywny, nie można uznać tej kary za nadmiernie dolegliwą, w żadnym razie nie można zaś liczyć, że na gruncie znowelizowanych przepisów represja karna ulegnie w tym zakresie ograniczeniu.

Co ciekawe, w przypadku kierowców pojazdów niemechanicznych sądy stosunkowo rzadko orzekały o środku karnym z art. 49 k.k. – na 55 przebadanych przypadków miało to miejsce jedynie 5 razy.

Ze skazaniem za realizację znamion z art. 178a § 2 k.k. nieodzownie łączy się orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów – na chwilę obecną stosowanie środka karnego opisanego w art. 42 jest w takich przypadkach obligatoryjne. Sąd może zdecydować jedynie o rodzaju pojazdów, jakich zakaz ma dotyczyć – jak wynika z analizy akt, od 2010 r.⁷ na 121 przypadków nietrzeźwych rowerzystów jedynie wobec 5 z nich zastosowano zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych, miało to jednak

⁷ Ustawa z dn. 25 XI 2010 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny, Dz.U. z 2011 r., Nr 17, poz. 78 – zniósł obowiązek orzekania środka w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych wobec nietrzeźwych kierowców pojazdów niemechanicznych.

miejsce wyłącznie w początkowym okresie obowiązywania noweli. Spośród 55 spraw poddanych pełnym badaniom aktowym, w 51 przypadkach zakaz prowadzenia pojazdu orzeczono na rok lub 2 lata.

Aktualne pozostaje pytanie o zasadność obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdu. Uważam, że w odniesieniu do pojazdów rowerowych jego egzekwowanie jest bardzo utrudnione, by nie powiedzieć – niemożliwe. Samo rozstrzygnięcie jawi się osobom skazanym jako absurdalne. Ciężko dostrzec tutaj sens stosowanego środka – zakaz ma wymiar właściwie wyłącznie represyjny, stanowiąc jednak znaczną uciążliwość jedynie dla niewielkiej grupy sprawców. Cel zakazu nie jest jasny, a jego złamanie nie spotyka się ze stanowczą, negatywną reakcją społeczeństwa. Jednocześnie jego wymierzenie nie przynosi korzyści dla zbiorowości – w przeciwieństwie do kary grzywny. Problematiczne jest także określenie funkcji zakazu; wobec braku realnego zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu (o czym świadczy znikoma liczba wypadków) zakaz nie pełni funkcji zabezpieczającej przed działaniami sprawcy niebezpiecznego. Nie stanowi także skutecznej i jednoznacznej represji dla tych osób, które rower traktują jako formę okolicznościowej rekreacji, na co dzień poruszając się pojazdami mechanicznymi.

Dodatkowo, osoby skazane za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości często nie przestrzegają nałożonego na nie obowiązku, wynikającego z art. 42 k.k. Swoim zachowaniem realizują znamiona art. 244 k.k., co z kolei pociąga za sobą kolejne skazania. Roczny zakaz prowadzenia roweru przez wielu nie jest traktowany poważnie z przyczyn wskazanych powyżej. W takich okolicznościach stosunkowo często dochodzi do jego łamania i ponownego skazania, a osoba staje się przestępcą wielokrotnym. Warto także zwrócić uwagę, że nadal istnieje możliwość zastosowania wobec nietrzeźwego rowerzysty zakazu prowadzenia pojazdu mechanicznego.

Na gruncie Kodeksu postępowania karnego uciążliwości związane z procesem są skutecznie niwelowane przez zastosowanie trybów konsensualnych, opisanych w art. 335 oraz 387 k.p.k. Na 1488 badanych spraw aż 1274 zostało zakończonych z zastosowaniem jednego ze wskazanych wyżej przepisów. W przeważającej większości spraw nie przeprowadzono rozprawy, a jeśli już do niej dochodziło, nie trwała zwykle dłużej niż kilkanaście minut.

Co zaś tyczy się wpisu do Krajowego Rejestru Karnego, należy podkreślić, że sama czynność techniczna pociąga za sobą niebagatelne konsekwencje dla pewnej grupy sprawców. Obecnie według prawa polskiego wymóg niekaralności jest niezbędnym warunkiem wykonywania około 200

profesji⁸, w tym m.in. nauczyciela. W takim przypadku skazanie za prowadzenie roweru w stanie nietrzeźwości, bez względu na orzeczoną karę, skutkować będzie faktycznym zakazem wykonywania zawodu. Konsekwencja administracyjnoprawna przekracza swoją dolegliwością sankcję karną. Nie można zapominać, że nawet osoby nienależące do wskazanej wyżej grupy w razie skazania mogą mieć problemy ze znalezieniem pracy – pracodawcy z oczywistych względów wolą zatrudniać osoby niekarane.

Biorąc pod uwagę obowiązujący stan prawny, przy uwzględnieniu wyników badań aktowych, należy wskazać, że najbardziej dotkliwe konsekwencje prowadzenia w stanie nietrzeźwości pojazdu innego niż mechaniczny, to: zakaz prowadzenia pojazdu oraz wpis do Krajowego Rejestru Karnego. Nadmierna dolegliwość tej ostatniej konsekwencji dotyczy jednak wyłącznie pewnej grupy sprawców. Obie pociągają za sobą daleko idące skutki, przez co mogą zostać uznane za nieuzasadnione czy wręcz niesprawiedliwe.

3. Konsekwencje zmian zawartych w nowelizacji

Zmiany proponowane przez Radę Ministrów polegają na prostym wykreśleniu art. 178a § 2 k.k., przy jednoczesnym wprowadzeniu analogicznego typu przepisem art. 87 § 1a k.w. Autorzy nie pochyliłi się nad problemem środków karnych, stosowanych na podstawie Kodeksu wykroczeń. Jeśli projekt nowelizacji zostanie zatwierdzony w procesie legislacyjnym, nietrzeźwym kierowcom pojazdów mechanicznych grozić będzie kara aresztu albo grzywny nie niższej niż 50 zł. Nowy przepis wprost odwołuje się do wymiaru kary wskazanego w art. 87 § 1 k.w. Jednocześnie, z niewiadomych względów, w uzasadnieniu autorzy wskazują, że: „przewidywane za projektowane wykroczenie kary w postaci: aresztu od 5 do 30 dni, ograniczenia wolności trwającej miesiąc i kary grzywny od 20 do 5000 zł, wydają się być adekwatne w stosunku do zagrożonego dobra”⁹. Z pewnością wyeliminowana zostanie zatem kara pozbawienia wolności. Wbrew twierdzeniom zawartym w uzasadnieniu nowelizacji, stosowanie środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdu na okres od 6 miesięcy do 3 lat będzie wobec sprawców wykroczenia obligatoryjne, na podstawie art. 29 k.w.

⁸ <<http://www.przebindowski.pl/niekaralnosc14.php>>, [27.12.2012].

⁹ <<http://orka.sejm.gov.pl/Druki7ka.nsf/0/96832B0ED113D8FBC1257AB4004F3B04/%24File/870.pdf>>, s. 259.

W pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na zmianę, jaka wystąpi w zakresie strony podmiotowej. Zgodnie z treścią art. 5 k.w., wykroczenie popełnić można umyślnie bądź nieumyślnie, chyba że przepis wyraźnie wskazuje na wymóg umyślności. Zatem znamiona typu opisanego w art. 87 § 3 k.w. będą mogły zostać zrealizowane także nieumyślnie – w przeciwieństwie do przestępstwa z art. 178a § 2 k.k. W tym zakresie odpowiedzialność sprawcy zostanie zaostrożona – na gruncie obecnie obowiązujących regulacji osoba prowadząca pojazd niemechaniczny w stanie nietrzeźwości, przy jednoczesnym braku umyślności, powinna odpowiadać za realizację znamion z art. 87 § 2 k.w., który przewiduje łagodniejszą sankcję.

Złagodzenie represji najprawdopodobniej będzie miało w praktyce charakter iluzoryczny, jeśli wziąć pod uwagę rodzaj i wymiar kar orzeczanych na gruncie art. 178a § 2 k.k. Jak wskazano wyżej, kara pozbawienia wolności orzekana była przede wszystkim wobec sprawców wielokrotnych popełniających czyn w okresie obowiązywania zakazu, których zachowanie kwalifikowano kumulatywnie z art. 178 § 2 k.k. w zw. z 244 k.k. Jednakże, zważywszy na obligatoryjny charakter zakazu prowadzenia pojazdów w przypadku orzekania na podstawie art. 87 § 1a k.w., nie można zasadnie twierdzić, że opisana wyżej sytuacja ulegnie zmianie. Czyn kwalifikowany wcześniej z art. 178a § 2 k.k. w zw. z art. 244 k.k. zostanie opisany jako realizujący znamiona art. 87 § 1a k.w. w zw. z art. 244 k.k.¹⁰, sprawcy grozić będzie kara do 3 lat pozbawienia wolności.

Z powyższego wynika, że przedstawiony przez autorów projektu argument, dotyczący surowości karania w kontekście stosowania kary pozbawienia wolności, jest chybiony. Nowelizacja w żaden sposób nie zmniejszy liczby osadzonych, spowoduje jedynie zmianę kwalifikacji czynu. Rozmiar

¹⁰ Zarówno orzecznictwo, jak i doktryna dość jednogłośnie wskazują, że art. 244 k.k. ma na celu umożliwić karanie sprawców naruszających wskazane tam zakazy, orzeczone przez niezawisły sąd. Nie ma znaczenia, na jakiej podstawie zakazy takie został wydany. Zdaje się, że powyższą interpretację należy uznać za racjonalną – przepis znajduje się bowiem w części zawierającej przestępstwa przeciwko wymiarowi sprawiedliwości, a ten nie ogranicza się do regulacji Kodeksu karnego. Por. J. Piórkowski -Flieger, *Komentarz do art. 244 k.k.*, w: *Kodeks karny. Komentarz*, red. T. Bojarski, Warszawa 2009, s. 527; A. Marek, *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2010, s. 534; M. Mozgawa, *Kodeks karny. Praktyczny komentarz*, Warszawa 2010, s. 507; T. Grzegorzczak, *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2010, s. 117. Autorzy zgodnie twierdzą, że idzie tu o każdy przypadek zastosowania jednego z wymienionych środków karnych, o ile wynika z orzeczenia sądu. Odmienne stanowisko zdaje się zajmować M. Szewczyk, która wskazuje: „Zakaz prowadzenia pojazdów należy rozumieć zgodnie z art. 39 pkt 3 i art. 42 § 1 i 2 k.k.” – M. Szewczyk, *Komentarz do art. 244 k.k.*, w: *Kodeks Karny. Część szczególna*, red. A. Zoll, Warszawa 2007, s. 1099.

represji nie zostanie ograniczony – dojdzie jedynie do zmiany sposobu jej uzasadnienia.

Wprowadzenie rozwiązań proponowanych w nowelizacji pociągnąć może za sobą także dość zaskakujące konsekwencje w zakresie stosowania kary grzywny. Zważywszy, że na gruncie art. 178a § 2 k.k. jej wysokość (w świetle orzecznictwa Sądu Rejonowego w Brzesku) oscylowała w okolicach 400 zł, to ustalenie górnej granicy wykroczeniowej grzywny na poziomie 5000 zł, biorąc pod uwagę aspekt psychologiczny takiego określania kary pieniężnej, doprowadzić może w tym zakresie do zaostżenia represji. Wyżej wskazano, że suma 400 zł nie może być uznana za punkt odniesienia mojej opinii, należy jednak wskazać także na ten aspekt problemu, nawet jeśli dotyczy tylko części sądów. Stanowiąc bowiem może realną konsekwencję nowelizacji, której nie wzięto pod uwagę w uzasadnieniu.

Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na pewną prawidłowość, dotyczącą surowości wymierzanych kar. W momencie likwidacji wydziałów grodzkich w sądach rejonowych sprawy z art. 178a § 2 k.k. zostały przeniesione do wydziałów karnych. Ten wyłącznie techniczny zabieg skutkowało zauważalną zmianą w wymiarze stosowanych kar, które od tej pory stały się łagodniejsze. Wydaje się, że mogło być to spowodowane nowym kontekstem orzecznictwem. Prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości stanowi czyn o niskiej szkodliwości, jeśli porównać go z innymi typami opisanymi w Kodeksie karnym¹¹, zatem przy wymiarze grzywny brano pod uwagę jej najniższy możliwy wymiar – mało jest bowiem w Kodeksie karnym przestępstw cechujących się tak niewielkim poziomem bezprawia. W zestawieniu z wykroczeniami jego naganność relatywnie wzrosła, co może skutkować realnym zaostżeniem wymierzanych kar grzywny.

Projekt nowelizacji nie zmienia obligatoryjnego charakteru środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdu, sąd nadal będzie mógł zdecydować, jakiego rodzaju pojazdu zakaz dotyczy. Nie występują w tym zakresie żadne ograniczenia ustawowe, dlatego sprawca poruszający się rowerem nadal będzie mógł stracić uprawnienia do prowadzenia pojazdu mechanicznego. Różnica dotyczyć będzie jedynie potencjalnego okresu obowiązywania zakazu, który w przypadku wykroczeń wynosi

¹¹ Zjawisko takie zaobserwowano przy okazji prowadzenia badań aktowych. Wyroki zapadające w wydziałach grodzkich zawierały zdecydowanie surowsze rozstrzygnięcia. Dość wskazać, że kara pozbawienia wolności orzekana była w stosunku do nietrzeźwych kierowców pojazdów niemechanicznych w 37% przypadków. Po przeniesieniu spraw z art. 178a k.k. do wydziałów karnych, osoby realizujące znamiona § 2 karane były w ten sposób jedynie w 22% przypadków.

od 6 miesięcy do 3 lat. Zważywszy, że na podstawie Kodeksu karnego w przytłaczającej większości przypadków skazań z art. 178a § 2 k.k. zakaz orzekano w wymiarze 1 roku bądź 2 lat (51 na 55 badanych) nie można liczyć, że na podstawie nowych przepisów dojdzie w tym zakresie do złagodzenia karania.

Wyżej postawiono tezę, że zakaz prowadzenia pojazdu stanowi główną i najdotkliwszą formę reakcji państwa, stosowaną wobec nietrzeźwych rowerzystów. Jeśli zakaz dotyczy pojazdów niemechanicznych, ma on charakter wyłącznie represyjny. Zarówno ze statystyk policyjnych, jak i danych przedstawionych w uzasadnieniu noweli wynika, że karane zachowanie nie stanowi realnego zagrożenia, świadczy o tym przede wszystkim znikoma liczba wypadków drogowych, spowodowanych przez tego typu sprawców oraz bardzo niewielka liczba ofiar¹². Nie istnieje zatem potrzeba zabezpieczenia społeczeństwa przed nieodpowiedzialnymi zachowaniami cyklistów. Orzeczenie zakazu prowadzenia roweru musi być zatem uzasadnione przede wszystkim potrzebą odpłaty za złamanie ustanowionych reguł. Moim zdaniem rozwiązanie takie nie jest słuszne, zwłaszcza jeśli wziąć pod uwagę przymusowy charakter środka. Odstąpienie od jego wymierzenia w obecnym stanie prawnym może mieć miejsce jedynie wyjątkowo, na podstawie art. 39 § 1 k.w. Zatem, za realizację znamion art. 87 § 1a k.w. będzie musiał zostać wymierzony środek karny co najmniej w postaci zakazu prowadzenia roweru przez okres 6 miesięcy.

Ze względu na brak ograniczeń przedmiotowych w tym zakresie nadal dopuszczalne będzie orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdu mechanicznego, mogącego skutkować utratą stosownych uprawnień. Biorąc pod uwagę nakład środków oraz pracy związany z uzyskaniem prawa jazdy, konieczność ponownego przechodzenia procedury w znaczący sposób wpływa na ocenę konsekwencji związanych ze skazaniem. Co prawda, na podstawie zaprezentowanych wyżej wyników badań można twierdzić, że sądy będą podchodzić do regulacji w sposób zdroworozsądkowy i zaniechają stosowania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w odniesieniu do ro-

¹² Nietrzeźwi rowerzyści byli sprawcami wypadków, w których zginęło odpowiednio 20, 16 i 13 osób w 2008, 2009 i 2010 r. Ofiarami byli przede wszystkim sami kierujący. Dane za rok 2008: *Wypadki drogowe w Polsce w 2008 roku*, Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego Wydział Profilaktyki i Analiz, Warszawa 2009. Dane za rok 2009: *Wypadki drogowe w Polsce w 2009 roku*, Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego Wydział Profilaktyki i Analiz, Warszawa 2010. Dane za rok 2010: *Wypadki drogowe w Polsce w 2010 roku*, Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego Wydział Profilaktyki i Analiz, Warszawa 2011.

werzystów. Skoro na gruncie Kodeksu karnego orzeczenia tego rodzaju właściwie nie zapadały, nic nie wskazuje na to, by sytuacja miała ulec zmianie po dekryminalizacji. Trzeba jednak wziąć pod uwagę opisany już wyżej wpływ kontekstu orzeczniczego – jeśli sprawca prowadzący rower w stanie po spożyciu alkoholu mógł zostać ukarany zakazem prowadzenia pojazdu mechanicznego, to tym bardziej zakaz taki może zostać orzeczony wobec nietrzeźwego sprawcy.

Spoglądając na zarysowany wyżej problem z punktu widzenia zagadnień proceduralnych należy wskazać, że sprawy z art. 87 § 1a k.w. będą rozpatrywane w trybie zwyczajnym bądź w postępowaniu nakazowym, przy czym wydaje się, że przeważająca liczba spraw winna być rozpatrywana w drugim ze wskazanych trybów. Należy podkreślić, że w postępowaniu w sprawach o wykroczenia nie występują tryby konsensualne, opisane w art. 335 oraz 387 k.p.k. Obligatoryjny charakter środka karnego wyklucza procedowanie w postępowaniu mandatowym.

Biorąc pod uwagę specyfikę postępowania nakazowego, gdzie główną rolę odgrywają ustalenia dokonane przez funkcjonariuszy Policji, dochodzić może do wymierzania nadmiernie surowych kar, wykraczających poziomem dolegliwości ponad te, które stosowano na podstawie Kodeksu karnego. Celem zilustrowania problemu warto przytoczyć okoliczności następującej sprawy: kobieta prowadziła rower po chodniku, wypiwszy wcześniej jednego, słabego drinka. Została zatrzymana, a badanie alkomatem wykazało 0,13 mg/dm³. Czyn zakwalifikowano z art. 87 § 1 k.w., w związku z czym zaproponowano jej grzywnę 500 zł oraz środek karny w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych przez okres 6 miesięcy¹³. Sugerowana kara została odrzucona jako zbyt surowa, a sąd wyrokiem nakazowym wymierzył 600 zł grzywny i 6 miesięcy zakazu prowadzenia roweru. W tym kontekście warto zastanowić się, jak często nie dochodzi do sprzeciwu ze strony obwinionych, którzy zgadzają się na proponowane przez funkcjonariuszy rozwiązania oraz na ile sądy są gotowe takie propozycje w bezrefleksyjny sposób zatwierdzać.

Po wprowadzeniu nowelizacji z jednej strony prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości stanowić będzie wykroczenie, z drugiej zaś – właśnie w kategorii wykroczeń – zostanie ocenione jako wysoce naganne. Powyższe okoliczności będą sprzyjały występowaniu postaw punitywnych wśród osób stosujących prawo.

¹³ Akta IV Komisariatu Policji w Krakowie, sygn. KW 1134/12.

Mając na względzie zaprezentowane argumenty uważam, że proponowana nowelizacja nie wpłynie w istotny sposób na rodzaj bądź wymiar stosowanych kar. Jedyną, niezaprzeczną korzyścią w zakresie ograniczenia dolegliwości konsekwencji związanych ze skazaniem będzie wyeliminowanie wpisu do Krajowego Rejestru Karnego. Dla części sprawców będzie to zmiana o kolosalnym znaczeniu.

Wbrew twierdzeniom zawartym w uzasadnieniu, przeniesienie przedmiotowego zachowania do kategorii wykroczeń nie pociągnie za sobą istotnych oszczędności. Zgodnie z art. 618 k.p.k., znajdującym zastosowanie także w postępowaniu w sprawach o wykroczenia, do kosztów procesu należą koszty sądowe oraz uzasadnione wydatki stron. W skład kosztów sądowych wchodzi opłaty oraz wydatki poniesione w związku z prowadzeniem postępowania od chwili jego wszczęcia. Zagadnienie opłat reguluje osobna ustawa¹⁴, a ich wysokość zależna jest przede wszystkim od rodzaju i wymiaru orzeczonej kary. Biorąc pod uwagę, że wprowadzenie nowelizacji nie spowoduje znaczących zmian w tym zakresie, można zakładać, że wysokość opłat pozostałaby na tym samym poziomie.

Zgodnie z rozporządzeniem dotyczącym wydatków, postępowanie w sprawie o prowadzenie pojazdu niemechanicznego w stanie nietrzeźwości, zakładając optymistyczną wersję procedowania w trybie nakazowym, wiązać się będzie z obowiązkiem zapłaty sumy rzędu 70 zł¹⁵, na którą składają się zryczałtowana opłata za prowadzenie postępowania nakazowego (50 zł) oraz opłata za badania alkomatem (20 zł); w przypadku badania krwi lub moczu opłata wzrasta do 60 zł. Zatem, przy wymierzeniu wyrokiem nakazowym na podstawie art. 87 § 1a k.w. kary grzywny w wysokości 400 zł sprawca byłby zobligowany do zapłaty 40 zł opłat sądowych oraz co najmniej 70 zł wydatków (związanych także z postępowaniem przygotowawczym). Podobna suma zostałaby zasądzona w przypadku postępowania toczącego się na podstawie Kodeksu postępowania karnego – w zakresie opłat obowiązuje ta sama regulacja, a wydatki są zbliżone (postępowanie przygotowawcze będzie generować takie same koszty). Proponowane zmiany nie będą miały najprawdopodobniej realnego wpływu na koszty toczących się postępowań.

¹⁴ Ustawa z dn. 23 VI 1973 r. o opłatach w sprawach karnych, Dz.U. z 1983 r., Nr 49, poz. 223 ze zm. Regulacja znajduje zastosowanie także w przypadku spraw o wykroczenia.

¹⁵ Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dn. 10 X 2001 r. w sprawie wysokości zryczałtowanych wydatków postępowania oraz wysokości opłaty za wniesienie wniosku o wznowienie postępowania w sprawach o wykroczenia, Dz.U. Nr 118, poz. 1269.

Nowelizacja nie pociągnie za sobą także odciążenia sądów. Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenie nie przewiduje sądowych trybów konsensualnych, takich jak opisane w art. 335 oraz 387 k.p.k. Ich rolę spełniać ma tryb mandatowy, który jednak nie znajduje zastosowania w sprawach nietrzeźwych kierowców w obecnym stanie prawnym, o czym niżej. Sądy będą zapewne orzekać w trybie nakazowym, na podstawie art. 93 k.p.w., a więc z punktu widzenia organów wymiaru sprawiedliwości bardzo zbliżonym do konsensualnych rozwiązań, znanych z Kodeksu postępowania karnego (brak postępowania dowodowego, wyrok na posiedzeniu, jednoosobowy skład). Wyeliminowany zostanie natomiast element porozumienia ze sprawcą – kara zostanie nałożona arbitralnie. Jest to zmiana istotna, jeśli wziąć pod uwagę, że od kary uzgodnionej sprawcy odwołują się zdecydowanie rzadziej, niż od wymierzonej bez wcześniejszych konsultacji. Można zasadnie twierdzić, że proponowane zmiany w ogólnym rozrachunku spowodują, iż sprawy nietrzeźwych rowerzystów będą dla sądów bardziej absorbujące.

4. Postulaty *de lege ferenda*

Proponowane zmiany Kodeksu karnego i Kodeksu wykroczeń nie są wystarczające, jeśli oceniać je z punktu widzenia celów, jakie w świetle uzasadnienia przyświecały autorom nowelizacji. Projekt nowelizacji, choć w swoich założeniach zasługuje na pełną aprobatę, zupełnie pomija konsekwencje, jakie mogą wystąpić w wyniku jego wprowadzenia. Zgadzam się, że art. 178a § 2 k.k. winien zostać wykreślony z ustawy karnej i przeniesiony do kategorii wykroczeń. Prawo stanowi jednak pewien zwarty system, a każda jego zmiana wymaga szczegółowej analizy nie tylko obowiązujących regulacji, ale też sytuacji społecznej. W uzasadnieniu zabrakło całościowego ujęcia problemu, który art. 87 § 1a k.w. miałyby rozwiązać – tak jakby jego autorzy bardziej skupili się na usunięciu art. 178a § 2 z Kodeksu karnego, a nie na sensownym uregulowaniu pewnego zjawiska. Niepokój budzi instrumentalne posługiwanie się danymi statystycznymi, w szczególności zaniechanie zestawień procentowych w zakresie stosowanych kar.

Ze swej strony chciałbym zwrócić uwagę na szereg zmian, które moim zdaniem winny towarzyszyć proponowanej noweli. Zdaje się, że najkorzystniejszym rozwiązaniem, które jednocześnie pociągnęłyby za sobą szereg pozytywnych konsekwencji, byłaby rezygnacja z obligatoryjnego charakteru środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdu. Po pierwsze,

ograniczyłyby to dolegliwość konsekwencji związanych z ukaraniem, która w mojej opinii jest zbyt duża. Po drugie, brak orzekania zakazu wiązałby się ze spadkiem liczby skazań z art. 244 k.k., który to przepis jest rzeczywistą przyczyną wysokiej liczby skazań na karę pozbawienia wolności sprawców prowadzących w stanie nietrzeźwości. Po trzecie, brak obowiązku orzekania o środku karnym otworzyłby możliwość do wymierzania kary w trybie mandatowym – co oznaczałoby dalszą redukcję kosztów postępowania, właściwie do najniższego poziomu, przede wszystkim zaś odciążenie sądów. Oczywiście, nadal istniałaby możliwość stosowania zakazu, jeśli zachodziłaby taka potrzeba. Proponowałbym ponadto wprowadzenie ograniczeń przedmiotowych w tym zakresie, uniemożliwiających orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdu mechanicznego wobec kierowców pojazdów niemechanicznych. Powyższe zmiany mogłyby przybrać następującą formę:

1. Art. 29 § 1 oraz § 2 k.w. winien uzyskać następujące brzmienie:

„§ 1. Zakaz prowadzenia pojazdów wymierza się w miesiącach lub latach, na okres od miesiąca do 3 lat”.

„§ 2. Zakaz prowadzenia pojazdu orzeka się w odniesieniu do tego rodzaju pojazdu, którym poruszał się sprawca w chwili popełnienia wykroczenia”.

2. Art. 87 § 3 k.w. winien ulec wykreśleniu.

Powyższe zmiany umożliwiłyby stosowanie racjonalnych i adekwatnych środków wobec sprawców wykroczenia opisanego w art. 87 § 1 k.w. Badania aktowe wskazują, że w tym zakresie została wykształcona pewna stabilna linia orzecznicza. Pozostaje jedynie nadać jej stosowne ramy prawne.