

POSTANOWIENIE

Dnia 3 marca 2009 r.

Sąd Rejonowy dla Łodzi – Śródmieścia w Łodzi Sąd Grodzki Wydział XVII Grodzki

w składzie:

Przewodniczący: S.S.R. Tomasz Krawczyk

po rozpoznaniu w dniu 3 marca 2009 r.

z urzędu

w sprawie Ł Ch

oskarżonego o czyn z art. 178a §2 k.k.

na posiedzeniu - w przedmiocie zwrócenia się do Trybunału Konstytucyjnego z pytaniem o stwierdzenie zgodności przepisu z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej

na podstawie art. 3 i art. 27 pkt. 2a ustawy z dnia 1 sierpnia 1997 r. o Trybunale Konstytucyjnym oraz art. 22 §1 k.p.k.

postanawia:

1. przedstawić Trybunałowi Konstytucyjnemu pytania prawne następującej treści:

„1. Czy art. 42 §2 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 1997 r., nr 88, poz. 553 z późn. zm.) jest zgodny z art. 31 ust. 3 w zw. z art. 64 ust. 1, art. 52 ust. 1 i art. 65 ust. 1 oraz z art. 2 Konstytucji RP w zakresie, w jakim przewiduje obligatoryjne orzeczenie przez sąd zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w wypadku popełnienia przez osobę uczestniczącą w ruchu, skazaną za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji popełnione w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub ze zbiegnięciem z miejsca zdarzenia także w odniesieniu do tych sprawców, którzy w czasie czynu nie prowadzili pojazdu mechanicznego;

2. Czy art. 43 §1 pkt. 1 (w zw. z art. 39 pkt. 3) ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 1997 r., nr 88, poz. 553 z późn. zm.) jest zgodny z art. 31 ust. 3 w zw. z art. 52 ust. 1 i art. 65 ust. 1 Konstytucji RP w zakresie, w jakim za przestępstwo z art. 178a §2 k.k. dopuszcza możliwość orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów na okres do lat 10”;

2. zgłosić udział Sądu Rejonowego dla Łodzi – Śródmieścia w Łodzi w postępowaniu wszczętym na skutek powyższego pytania prawnego i wyznaczyć w tym celu umocowanego przedstawiciela w osobie sędziego tego sądu Tomasza Krawczyka;

3. zawiesić postępowanie w sprawie.

UZASADNIENIE

1. W dniu 31 grudnia 2008 r. wpłynął do Sądu Rejonowego dla Łodzi – Śródmieścia w Łodzi akt oskarżenia przeciwko p. Ł. Ch o czyn z art. 178a §2 k.k.

W myśl powołanego przepisu, odpowiada karnie, kto, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, prowadzi na drodze publicznej lub w

strefie zamieszkania inny pojazd niż mechaniczny. Taki czyn podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku. Osobno spenalizowane jest w kodeksie karnym prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości (art. 178a §1 k.k.), zagrożone surowszą karą – co wyraźnie wynika z uznania przez ustawodawcę, zresztą słusznie, że prowadzenie pojazdu mechanicznego pod wpływem alkoholu jest generalnie bardziej niebezpieczne dla ruchu drogowego (zważywszy już tylko na zazwyczaj znaczną masę pojazdu mechanicznego oraz większe osiągane przez nie prędkości) i z tego powodu podlegać powinno bardziej surowej represji prawnokarnej. Niezależnie od brzmienia sankcji, oba przestępstwa podlegają jednak identycznej regulacji w zakresie możliwych do orzeczenia wobec sprawcy środków karnych. W szczególności dotyczy to środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów. Zgodnie z art. 42 §1 k.k., sąd może orzec zakaz prowadzenia pojazdów określonego rodzaju w razie skazania osoby uczestniczącej w ruchu za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, w szczególności jeżeli z okoliczności popełnionego przestępstwa wynika, że prowadzenie pojazdu przez tą osobę zagraża bezpieczeństwu w komunikacji. Jednakże stosownie do treści art. 42 §2 k.k., sąd orzeka zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych albo pojazdów mechanicznych określonego rodzaju, jeżeli sprawca w czasie popełnienia przestępstwa wymienionego w §1 był w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia określonego w art. 173, 174 lub 177. Każdy z owych zakazów orzeka się na czas od roku do lat 10 (art. 43 §1 pkt. 1 k.k. w zw. z art. 39 pkt. 3 k.k.)

2. W nauce prawa wskazuje się szereg celów, jakie są stawiane przed zakazem prowadzenia pojazdów (K. Łucarz, *Zakaz prowadzenia pojazdów jako środek polityki kryminalnej*, Wrocław 2005, s. 71 – 102 i powołana tam literatura). Przyjmuje się, że co do zasady „ratio legis” tego środka polega na tym, aby osoby nieprzestrzegające zasad bezpieczeństwa w ruchu, zagrażające bezpieczeństwu w komunikacji, czy to z braku wyobraźni, czy z braku poczucia odpowiedzialności – z ruchu tego wyłączyć”. Ma on zatem uniemożliwić ponowne popełnienie przestępstwa tego samego rodzaju (K. Łucarz, *Zakaz ...*, s. 74). W szczególności uznaje się, że zakaz (prowadzenia pojazdów mechanicznych) zmierza do faktycznego wyeliminowania z ruchu drogowego (lub innego rodzaju) jako kierowców tych osób, które prowadząc pojazd (mechaniczny), dopuścili się przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji (teza 24 uchwały SN z 28 lutego 1975 r. – Wytoczne wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach o przestępstwa drogowe, V KZP 2/74, OSNKW z 1975 r., nr 3 – 4, poz. 33). Orzeczony zakaz ma przy tym wzbudzić u sprawcy określone refleksje i ugruntować w nim poczucie odpowiedzialności oraz doprowadzić do interioryzacji przez niego zasad bezpieczeństwa ruchu. Ma on przy tym być odczuwalny przez sprawcę jako następstwo popełnionego przestępstwa (sprawiedliwość retributywna) (R.A. Stefański, *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 6 lipca 2006 r.*, IV KK 146/06, OSP z 2007 r., nr 2, s. 112). Powszechnie przyjmuje się zatem w literaturze i orzecznictwie Sądu Najwyższego konieczność istnienia ścisłego związku pomiędzy rodzajem prowadzonego przez sprawcę pojazdu, a treścią orzeczonego przez sąd zakazu. Konieczność objęcia zakresem przedmiotowego zakazu w pierwszej kolejności tego rodzaju pojazdu, który sprawca prowadził, popełniając podstawę jego orzeczenia, znajduje swoje uzasadnienie we wskazanych celach penalnych, jakie ma spełniać dany środek karny. Także dla zapewnienia względów eliminacyjnych, konieczne jest, aby w rezultacie wydanego wyroku sprawca nie kierował przede wszystkim tego typu pojazdem, który był przez niego użyty przy popełnieniu przestępstwa (por. uzas. wyroku SN z dnia 6 lipca 2006 r., IV KK 146/06, OSP z 2007 r., nr 2, s. 109; K. Łucarz, *Zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów*, WPP z 2006 r., nr 2, s. 25 – 26, R.A. Stefański, *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 6 lipca 2006 r.*, ..., s. 112). W konsekwencji, na gruncie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych kategorycznie odrzuca się możliwość orzeczenia wobec sprawcy jedynie takiego zakazu, który w ogóle nie obejmuje swoim zakresem tej kategorii pojazdu, którą oskarżony prowadził w chwili czynu. Zauważa się, że w rezultacie orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych innego rodzaju, niż ten, do którego należał pojazd prowadzony przez sprawcę, sprawca czynu nie zostaje czasowo

wyeliminowany z ruchu drogowego, co stoi w jaskrawej sprzeczności z *ratio legis* art. 42 §2 k.k. (por. uzas. wyroku SN z dnia 6 lipca 2006 r., IV KK 146/06, OSP z 2007 r., nr 2, poz. 18, wyrok SN z 24 stycznia 2007 r., III KK 438/06, Prok i Pr. z 2007 r., nr 7 – 8, poz. 3). Nie można bowiem abstrahować od związku między rodzajem pojazdu, który prowadził sprawca przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, a zakresem orzeczonego przez sąd zakazu (A. Herzog, *Korygowanie błędów w orzekaniu zakazu prowadzenia pojazdów*, Prok. i Pr. z 2007 r., nr 11, s. 100). Zakres przedmiotowy zakazu winien zależeć od niebezpieczeństwa, jakie może stwarzać udział sprawcy w ruchu w charakterze prowadzącego pojazd. Zakres ten powinien być proporcjonalny do tego niebezpieczeństwa (sprawiedliwość dystrybucyjna), im wyższy jego stopień tym szerszy zakres (R.A. Stefański, *Glosa do postanowienia SN z dnia 29 sierpnia 2007 r.*, I KZP 23/07, OSP z 2008 r., nr 6, s. 410; R.A. Stefański, *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 6 lipca 2006 r.*, ..., s. 112). Jakże konkretnie pojazdy powinien obejmować zakaz, winien zatem zdecydować sąd, opierając się na okolicznościach popełnionego przestępstwa. One będą wskazywać, czy niebezpieczeństwo takie występuje tylko w razie prowadzenia jednego rodzaju pojazdów, np. motocykli czy kilku rodzajów, np. samochodów osobowych i łodzi motorowych, czy wreszcie wszelkich pojazdów (R. A. Stefański, *Glosa do wyroku SN z dnia 6 lipca 2006 r.*, ..., s. 111). Generalnie, w odniesieniu do pojazdów mechanicznych, właśnie rodzaj pojazdu, przy którego prowadzeniu sprawca dopuścił się przestępstwa, stanowi przy orzekaniu środka karnego przewidzianego w art. 42 §2 k.k. przesłankę wskazującą na rodzaj pojazdów mechanicznych, które powinny zostać objęte zakazem (wyrok SN z dnia 6 lipca 2006 r., IV KK 146/06, OSP z 2007 r., nr 2, poz. 18, por. także: glosa R.A. Stefańskiego do w/w wyroku, OSP z 2007 r., nr 2, s. 111).

3) Odnosząc powyższe uwagi doktryny prawa karnego i orzecznictwa sądowego, wyrosłe na gruncie problemu koniecznego zakresu orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów w razie popełnienia przestępstwa przy prowadzeniu pojazdów mechanicznych, do kwestii kierowania pojazdami niemechanicznymi, oczywistym jest, że w wypadku przestępstwa z art. 178a §2 k.k. racjonalną konsekwencją dopuszczenia się tego czynu powinno być zatem przede wszystkim orzeczenie wobec sprawcy zakazu prowadzenia tego pojazdu niemechanicznego, którym sprawca kierował w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (K. Łucarz, *Zakres przedmiotowy ...*, s. 26). W tym bowiem zakresie kierujący nadużył swojego prawa do poruszania się w ruchu drogowym i w tym zarazem wykazał, że może także w przyszłości stwarzać jakieś zagrożenie dla tego ruchu. W wypadku roweru wchodzić zatem powinno w rachubę orzeczenie wobec sprawcy zakazu prowadzenia rowerów, w wypadku np. łodzi żaglowych – zakazu prowadzenia takich łodzi. Jedynie zupełnie wyjątkowo, gdy przemawiałyby za tym okoliczności sprawy lub warunki osobiste sprawcy, celowe będzie natomiast orzeczenie wobec takiego sprawcy także zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych (np. gdy sprawca czynu z art. 178a §2 k.k. jest uzależniony od alkoholu, a wiadomo, że na codzień kieruje także samochodem). Warto zatem odnotować, że – w kontekście przestępstw z art. 178a §2 k.k. oraz zgodnych poglądów, że zakaz powinien być powiązany z rodzajem pojazdu, którym sprawca kierował – w przepisie art. 42 k.k. zakaz prowadzenia pojazdu niemechanicznego określono jedynie fakultatywnie (§1), obligatoryjne jest natomiast orzeczenie takiego rodzaju pojazdu, którego sprawca w ogóle w czasie czynu nie prowadził (§2).

4. Nie ulega wątpliwości, że czyny z art. 178a §1 i 2 k.k. mieszczą się w kategorii „przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji” (przekonuje o tym dobitnie umieszczenie wspomnianego przepisu w Rozdziale XXI kodeksu karnego - „Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji”). W pełni zgodne są w tym zakresie poglądy doktryny prawa karnego i orzecznictwa (m.in. K. Łucarz, *Zakaz ...*, s. 131, post. SN z 11 października 2001 r., I KZP 24/01, OSP z 2002 r., nr 7 – 8, poz. 110). Wydaje się, że niemal powszechnie przyjmuje się przy tym zarazem w literaturze jak i w orzecznictwie sądowym, że czyny z art. 178a §1 i 2 k.k. z samej ich istoty są takimi przestępstwami przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, które są popełnione przez sprawców znajdujących się w

stanie nietrzeźwości lub odurzenia – skoro stan nietrzeźwości lub odurzenia należy tu do znamion przestępstwa stypizowanego w art. 178a §1 i 2 k.k. Na tej właśnie podstawie uznaje się, że sprawca tego typu czynów poniesie każdorazowo odpowiedzialność także z uwzględnieniem środka karnego orzeczonego w art. 42 §2 k.k.

5. Powszechnie przyjmuje się przy tym, że w art. 42 §2 k.k. ustawodawca milcząco zakłada, że każde popełnienie przestępstwa w warunkach opisanych w tym przepisie jest już na tyle istotnym naruszeniem przez uczestnika ruchu obowiązującego na drogach porządku prawnego, że nie ma tu potrzeby dodatkowego wykazywania, że prowadzenie pojazdu przez sprawcę zagraża bezpieczeństwu w komunikacji (co jest w części wymagane w art. 42 §1 k.k.). Prawodawca „wprowadzając obligatoryjny tryb orzekania takiego zakazu, pozbawił sąd możliwości oceny, czy rzeczywiście takie zagrożenie występuje; ustawodawca *a priori* przesądził, że sprawca przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, będący w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo zbiegający z miejsca zdarzenia, stwarza takie zagrożenie. Sąd ma ocenić tylko, jako ono jest duże i w zależności od tej oceny określić zakres przedmiotowy zakazu i jego okres” (R.A. Stefański, *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 6 lipca 2006 r.*, ..., s. 111; por. także tegoż autora: *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 25 października 2007 r.*, I KZP 32/07, OSP z 2008 r., nr 9, s. 663). Przyjmuje się w konsekwencji w orzecznictwie Sądu Najwyższego, że „*ratio legis* omawianych przepisów nie jest (...) tylko pozbawienie sprawcy możliwości prowadzenia pojazdu, który prowadził np. w stanie nietrzeźwym, ale ogólnie eliminacja z ruchu osób nietrzeźwych, niezależnie od tego, jakiego przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji osoby te się dopuściły” (wyrok SN z 8 lutego 2007 r., III KK 478/06, Prok. i Pr. z 2007 r., nr 6, poz. 4).

6. Niezależnie od obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdu mechanicznego za prowadzenie w stanie nietrzeźwości roweru, sąd rozpoznający sprawę o czyn z art. 178a §2 k.k. ma dodatkowo możliwość zastosowania wobec sprawcy także zakazu prowadzenia pojazdów rowerowych – z tym, że orzeczonego już na innej podstawie normatywnej, bo w oparciu o przepis art. 42 §1 k.k. W orzecznictwie Sądu Najwyższego i literaturze przedmiotu zgodnie dopuszcza się taką możliwość (post. SN z 29 sierpnia 2007 r., I KZP 23/07, OSP z 2008 r., nr 6, poz. 59; post. SN z dnia 25 października 2007 r., I KZP 32/07, OSNKW z 2007 r., nr 12, poz. 89; W. Zontek, *Glosa do orzeczenia Sądu Najwyższego z 29 sierpnia 2007 r.*, sygn. akt. I KZP 23/07, CzPKiNP z 2007 r., z. 2, s. 297 i n.). Zwrócić tu jednak należy uwagę na fakt, że w powyższym zakresie – a chodzi przecież o zakaz najściślej związany z rodzajem pojazdu, którym w czasie czynu poruszał się sprawca – ustawodawca nie przewidział wcale obligatoryjności orzeczenia owego środka. Jest on orzekany fakultatywnie („sąd może”), w szczególności po ustaleniu przez sąd, że „z okoliczności popełnionego przestępstwa wynika, że prowadzenie pojazdu przez tę osobę zagraża bezpieczeństwu w komunikacji”.

7. Sąd Rejonowy ma świadomość faktu, że podstawą orzekania o konstytucyjności są co do zasady przepisy mające treść normatywną taką, jaką nadało im orzecznictwo sądowe. Właśnie jednolite i ustabilizowane rozumienie przepisu w judykaturze uzasadnia przyjęcie takiego stanowiska za punkt wyjścia w ocenie jego konstytucyjności, w szczególności jeśli jest to wykładnia utrwalona. Zadaniem Trybunału Konstytucyjnego nie jest bowiem ocena, czy wykładnia ta jest poprawna, a jedynie rozstrzygnięcie, czy jest ona zgodna z konstytucją (wyrok z dnia 24 stycznia 2001 r., sygn. SK 30/99, OTK ZU z 2001, nr 1, poz. 3; wyrok TK z 29 czerwca 2005 r., SK 34/04, OTK ZU z 2005 r. nr 6/A, poz. 69; wyrok TK z 8 maja 2000 r., sygn. SK 22/99, OTK ZU z 2000, nr 4, poz. 107). Nadmienić tu wszakże należy, że w zasadzie w ogóle nie jest zauważana w literaturze przedmiotu i orzecznictwie sądowym odmienna wykładnia przepisu art. 42 §2 k.k., zgodnie z którą przepis art. 42 §2 k.k. w ogóle mógłby nie dotyczyć przestępstw z art. 178a (zarówno z §1 jak i z §2). Tego typu wykładnia pojawiła się w przeszłości w literaturze, ale została jednak odrzucona (M. Świerk, *Glosa do postanowienia SN z dnia 11 października 2001 r.*, I KZP 24/20, Gazeta Sądowa z 2002 r. nr

1, s. 36 – cyt. za: A. Herzog, *Zakaz prowadzenia rowerów, motorowerów i pojazdów zaprzęgowych*, Prok. i Pr z 2002 r., nr 5, s. 127 – 128). Choć pogląd znakomitej większości doktryny prawa i orzecznictwa sądowego, z Sądem Najwyższym na czele, jest na tę materię – jak wskazano wyżej – całkowicie odmienny, także zdaniem sądu występującego z pytaniem prawnym jest do wyobrażenia i ma pewne oparcie w brzmieniu owego przepisu i jego historii również taka wykładnia literalna przepisu art. 42 §2 k.k. przy której odnosiłby się on wyłącznie do tych przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, w których znamionach stanu nietrzeźwości lub stanu odurzenia albo zbiegnięcia z miejsca zdarzenia wprost nie wymieniono. Dostrzec trzeba, że w §2 ustawa karna odwołuje się do popełnienia czynu z §1, a dopiero potem traktuje o stanie nietrzeźwości, odurzenia lub zbiegnięciu z miejsca zdarzenia – co sugeruje, że chodzi w tym wypadku właśnie nie o ustawowe znamiona przestępstwa (bo te są objęte w całości przepisem §1 art. 42 k.k.), ale o dodatkowe okoliczności o charakterze obciążającym, czy związane z nadzwyczajnym obostrzeniem kary, wykraczające już poza zespół ustawowych znamion określonego przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Takimi przestępstwami nie są zaś przestępstwa z art. 178a §1 k.k. i art. 178a §2 k.k. – bo tu stan nietrzeźwości lub odurzenia jest jednym ze znamion przestępstwa, decydującym o bycie samego czynu. Przy przedstawionym wcześniej, dominującym w orzecznictwie i doktrynie kierunku wykładni art. 42 §2 k.k., przyjąć by trzeba, że przepis ten w powiązaniu z art. 42 §1 k.k. tworzy w istocie na gruncie art. 178a k.k. normę prawną następującej treści: „Sąd orzeka zakaz (...), jeżeli sprawca w czasie popełnienia przestępstwa wymienionego w §1 (a więc zgodnie z art. 42 §1 k.k.) „przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji”, którym w tym wypadku jest /umyślne/ prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego tj. czyn z art. 178a §1 k.k. lub §2 k.k.), był w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia określonego w art. 173, 174 lub 177”. Nietrudno tu zauważyć, że powyższy sposób interpretacji prowadzi do pewnego paradoksu: ta sama okoliczność (stan nietrzeźwości lub odurzenia jako jedno ze znamion występku z art. 178a §1 lub §2 k.k. jako przestępstwa w komunikacji) najpierw ma stanowić punkt wyjścia do orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów w ogóle (art. 42 §1 k.k.), a potem ma być jeszcze przesłanką (i to wyłączną!) do jednak bardziej surowego potraktowania sprawcy – tyle, że na gruncie art. 42 §2 k.k. Ów paradoks nie wystąpi tylko wówczas, gdy założymy z góry, że wskazany przepis w ogóle nie obejmuje znamion czynu, ale odnosi się jedynie do okoliczności nie mieszczących się w zespole ustawowych znamion danego typu rodzajowego przestępstwa. W tym momencie przepis staje się przynajmniej częściowo racjonalny: tam, gdzie sprawca popełnił jedno z przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, a nadto był w stanie nietrzeźwości, pod wpływem odurzenia lub zbiegł z miejsca zdarzenia, zakaz prowadzenia pojazdów (mechanicznych) przestaje być fakultatywny i ma być wówczas orzeczony jako obowiązek. Zważyć w tym miejscu dodatkowo należy, że przepis art. 42 §2 k.k. pierwotnie w ogóle nie obejmował przestępstw z art. 178a §1 k.k. i art. 178a §2 k.k. – a to z uwagi na okoliczność, że w nowym kodeksie karnym z 1997 r. oba zachowania skryminalizowano dopiero w wyniku nowelizacji kodeksu karnego ustawą z dnia 14 kwietnia 2000 r. – o zmianie ustawy – Kodeks karny (Dz. U. z 2000 r. nr 48, poz. 548). Art. 42 §2 k.k. nie został jednak wówczas w żaden sposób znowelizowany – co uznano niemal powszechnie za dowód na to (pytanie jednak, na ile słusznie), że intencją ustawodawcy było objęcie dyspozycją art. 42 §2 k.k. również sprawców nowo stypizowanych przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Należy zaś tu mieć wzgląd na okoliczność, że owa nowelizacja została wprowadzona wskutek uchwalenia poselskiego projektu ustawy i – nie deprecjonując co do zasady umiejętności legislacyjnych posłów - mogło tu wejść w rachubę pewne niedopatrzenie ustawodawcy. Warto zatem w tym miejscu dodatkowo odnotować, że w rządowym projekcie kodeksu karnego z dnia 18 sierpnia 1995 r. (druk nr 1274) w art. 161 pierwotnie były spenalizowane czyny polegające na bezwypadkowym prowadzeniu w stanie nietrzeźwości lub odurzenia pojazdu mechanicznego (§1) lub niemechanicznego (§2). Choć wspomniany projekt przewidywał w art. 42 §2 obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych za popełnienie przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w stanie nietrzeźwości lub odurzenia

lub ze zbiegnięciem z miejsca zdarzenia, w wypadku czynu polegającego na bezwypadkowym prowadzeniu pojazdu mechanicznego lub niemechanicznego przewidziano osobną podstawę normatywną do orzeczenia takiego zakazu (art. 161 §3 k.k. – „Skazując za przestępstwo określone w §1, sąd orzeka zakaz wymieniony w art. 39 pkt. 3 na czas od roku do lat 5, a w razie skazania za przestępstwo określone w §2 sąd może go orzec na okres od roku do lat 3”). Zwraca tu uwagę brak jakiegokolwiek odesłania do art. 42 – co miałyby miejsce, gdyby intencją art. 161 §3 k.k. byłoby wyłącznie określenie innych granic zakazów aniżeli te wynikające z art. 43 §1 k.k. Ostatecznie, przy uchwalaniu nowej kodyfikacji karnej nie uznano za celowe uznać za przestępstwo tego typu czynów i do 15 grudnia 2000 r. (data wejścia w życie ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r.) pozostały one wykroczeniami. Jest jednak symptomatyczne, że najwyraźniej na etapie prac nad projektem kodeksu karnego dostrzegano możliwość (skoro przewidywano w tym zakresie osobną podstawę prawną do orzeczenia tego środka karnego), że norma zawarta w art. 42 §2 k.k. może nie objąć swoim zakresem czynów polegających na prowadzeniu w stanie nietrzeźwości lub odurzenia pojazdów mechanicznych i niemechanicznych.

W podanym układzie kwestia niekonstytucyjności art. 42 §2 k.k. w odniesieniu do przepisu art. 178a §2 k.k. w ogóle nie wejdzie w rachubę, gdyż zarówno do czynów z art. 178a §1 k.k. jak i z art. 178a §2 k.k. stosować się będzie wyłącznie przepis art. 42 §1 k.k.

Podobnie nie wejdzie w rachubę kwestia zgodności z Konstytucją RP przepisu art. 42 §2 k.k. w odniesieniu do przepisu art. 178a §2 k.k. w razie zaaprobowania założenia (na gruncie wykładni funkcjonalnej), że zakaz prowadzenia pojazdów stypizowany w art. 42 §1 i 2 k.k. odnosi się wyłącznie do tych pojazdów, które wymagają posiadania szczególnych uprawnień i nie dotyczy np. rowerów. Zaznaczyć tu jednak należy, że w ocenie sądu rozpoznającego sprawę akurat ów kierunek wykładni wydaje się jednak zbyt dalece odbiegać od językowego brzmienia opisanych przepisów, by dał się on przekonująco uzasadnić.

Przedstawienie obu – generalnie odrzucanych – sposobów interpretacji art. 42 §2 k.k. wydaje się w tym miejscu celowe – w kontekście pytania o ocenę konstytucyjności całej regulacji. Gdyby bowiem przyjąć któryś z powyższych kierunków rozumienia owego przepisu, problem zgodności z Konstytucją RP przepisu art. 42 §2 k.k. w zakresie objętym pytaniem Sądu Rejonowego faktycznie w ogóle nie wystąpi. Do wyobrażenia jest zaś – w ramach uprawnień Trybunału do wydawania wyroków zakresowych – stwierdzenie przez Trybunał nie niekonstytucyjności całego przepisu art. 42 §2 k.k., ale jedynie dotychczas powszechnie przyjmowanej wykładni owej normy prawnokarnej.

8. Nadmienić należy, że w odniesieniu do przepisu art. 42 §2 k.k., w orzecznictwie Sądu Najwyższego wyraża się pogląd, mający choć częściowo usprawiedliwić obligatoryjny charakter orzekania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych za czyny z art. 178a §2 k.k.. Przyjmuje się mianowicie, że intencja ustawodawcy wyrażona w treści art. 42 §2 k.k. była bardzo szeroka. Miało bowiem chodzić o eliminację z ruchu osób nietrzeźwych, w tym w szczególności kierowców pojazdów i to bez względu na to, jakiego przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji się dopuścili (uzas. postanowienia SN z 11 października 2001 r., I KZP 24/01, OSP z 2002 r., nr 7 – 8, poz. 110; por. także glosa M. Gajewskiego do w/w postanowienia, OSP z 2002 r., nr 7 – 8, s. 407). Nie wydaje się to być poglądem w pełni trafnym – bo gdyby taka rzeczywiście była intencja prawodawcy, to wprowadzono by zarazem obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów niemechanicznych, a tego przecież dotąd nie uczyniono, pomimo upływu już niemal 10 lat od wejścia w życie nowych kodyfikacji karnych. Zupełnie zresztą nie wiadomo, czemu zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych miałby być obligatoryjnie orzeczony także w odniesieniu do osób pieszych lub kierujących rowerami, które np. znajdując się w stanie nietrzeźwości spowodowały wypadek. Po orzeczeniu zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych nadal pozostaną one przecież w tej samej sferze ruchu, w której dopuścili się przestępstwa i do tego w takiej samej roli, jak w czasie czynu. Zwłaszcza w tym wypadku wyjątkowo wątpliwa jest celowość eliminacji takich osób z ruchu drogowego jako kierowców samochodów. W większości przypadków doprawdy trudno się tu będzie dopatrzeć jakiegokolwiek relewantnego związku pomiędzy spowodowaniem wypadku w stanie nietrzeźwości, zwłaszcza przy pieszym

poruszaniu się przez jezdnię, a prowadzeniem samochodu (np. w tych sytuacjach, w których nietrzeźwy sprawca celowo zostawił samochód, by nie stwarzać swoim zachowaniem zagrożenia w ruchu, ale i tak jako pieszy wskutek własnej nieostrożności spowodował następnie wypadek pod wpływem alkoholu). W konsekwencji owego stanowiska Sądu Najwyższego uznano jednak, że dla wykładni omawianego przepisu znaczenie ma właściwe określenie kręgu osób, do których mają zastosowanie omawiane uregulowania, nie zaś to, którego z przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji dana osoba się dopuściła (uzas. postanowienia SN z 11 października 2001 r., I KZP 24/01, OSP z 2002 r., nr 7 – 8, poz. 110). Brzmienie art. 42 §2 k.k. zawiera w pewnym zakresie odesłanie do treści art. 42 §1 k.k., skąd czerpie w szczególności oznaczenie podmiotu zakazu. Przyjmuje się zatem w literaturze oraz orzecznictwie Sądu Najwyższego, że zakaz określony w art. 42 §2 k.k. dotyczyć może każdego uczestnika ruchu. Stosownie do treści art. 2 pkt. 17 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowych (pr. ruch. drog.), uczestnikiem ruchu jest bowiem „pieszy, kierujący, a także inne osoby przebywające w pojeździe lub na pojeździe znajdującym się na drodze”. Przyjmuje się zatem, że przepis art. 42 §1 i 2 k.k. obejmuje swą dyspozycją także te osoby, które w czasie czynu pojazdu mechanicznego w ogóle nie prowadziły, bądź też wprowadziły pojazd, lecz nie był to pojazd mechaniczny i nie wymagał posiadania szczególnych uprawnień (np. rower, zaprzęg konny) (post. SN z dnia 11 października 2001 r., I KZP 24/01, OSP z 2002 r., nr 7 – 8, poz. 110; por. także glosa M. Gajewskiego do w/w postanowienia SN, OSP z 2002 r., nr 7 – 8, s. 405 - 407; wyrok SN z 21 listopada 2001 r., III KKN 281/01, LEX nr 51610; R.A. Stefański, *Podmiot zakazu prowadzenia pojazdów*, Prok. i Pr. z 1999 r., nr 7 – 8, s. 114 - 116; Z. Sienkiewicz, *Niektóre zagadnienia nowej regulacji zakazu prowadzenia pojazdów*, Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego. Tom II, s. 56 – 57, K. Łucarz, *Zakaz ...*, s. 106 – 117, R.A. Stefański, *Przegląd uchwał Izby Karnej Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego, prawa karnego wykonawczego i prawa wykroczeń za 2001 r.*, WPP z 2002 r., nr 1, s. 108 - 109, A. Marek, *Komentarz do kodeksu karnego. Część ogólna*, Warszawa 1999, s. 125). Nie ma także znaczenia, czy w chwili czynu sprawca faktycznie w ogóle posiadał uprawnienia do prowadzenia pojazdu (R.A. Stefański, *Podmiot ...*, s. 117; uchwała SN z 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, OSNKW z 1975 r., nr 3 – 4, poz. 33). Zakazu z art. 42 §2 k.k. nie można bowiem ograniczać wyłącznie do tych tylko osób, które mają pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, ale dotyczy on w równym stopniu także tych osób, które w chwili popełnienia przestępstwa nie miały stosownych uprawnień. Osoby te będą pozbawione możliwości uzyskania takiego zezwolenia w okresie trwania zakazu (por. K. Łucarz, *Zakaz ...*, s. 62 – 63, s. 75 - 102 oraz powołana tam literatura, R.A. Stefański, *Podmiot ...*, s. 117). Innymi słowy, zakaz prowadzenia pojazdów obejmuje zarówno utratę posiadanego przez sprawcę prawa do prowadzenia pojazdów, jak również zakaz nadania mu takiego uprawnienia w okresie wskazanym w orzeczeniu sądu (por. K. Łucarz, *Zakaz ...*, s. 62 – 63, s. 75 - 102 oraz powołana tam literatura). Odmienne poglądy doktryny, zakładające, że zakaz prowadzenia pojazdów obejmuje tylko te pojazdy, których prowadzenie wymaga szczególnych uprawnień (A. Herzog, *Zakaz prowadzenia ...*, s. 130, J. Lachowski, *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z 11 października 2001 r.*, *Palestra* z 2002 r., nr 9 – 10, s. 226 – 227, R.A. Stefański, *Zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów*, Prok. i Pr. z 1999 r., nr 11 – 12, s. 145 – 146, K. Łucarz, *Zakres przedmiotowy ...*, s. 27 – 30, Z. Sienkiewicz, *Glosa do uchwały z dnia 26 sierpnia 2002 r.*, I KZP 20/02, *Przegląd Sądowy* z 2003 r., nr 10, s. 148 - 151), a które uzasadniano względami funkcjonalnymi, ostatecznie zostały odrzucone. Przywoływany jest najczęściej za ograniczeniem zakazu tylko do pojazdów, które wymagają specjalnych uprawnień, argument, iż nie da się skutecznie egzekwować owego zakazu prowadzenia pojazdu nie wymagającego szczególnego zezwolenia z powodu braku prowadzenia stosowanej ewidencji, w której odnotowuje się owe zakazy, od samego początku nie wydawał się być dostatecznie przekonujący, zwłaszcza w kontekście penalizacji naruszenia zakazu sądowego (art. 244 k.k.) i wcale nie marginalnej liczby tego typu spraw w praktyce sądowej. Podobnie, do obrony jest teza, że art. 43 §3 k.k. (którego obecność miała także świadczyć o tym, że zakaz nie powinien obejmować pojazdów nie wymagających szczególnych uprawnień) odnosi się wyłącznie do zakazu tych

pojazdów, które wymagają posiadania stosownego dokumentu, gdy sprawca nim rzeczywiście dysponował i wcale nie wyklucza możliwości orzeczenia zakazu także w szerszym zakresie. Koronnym tu argumentem jest zresztą niekwestionowany przecież w doktrynie pogląd, że można orzec zakaz prowadzenia pojazdu mechanicznego również wobec sprawcy, który prawa jazdy nigdy nie posiadał – a w tym układzie art. 43 §3 k.k. z oczywistych względów w ogóle nie wejdzie w rachubę. Reasumując, brzmienie art. 42 §2 k.k., jeśli przeanalizować pod tym kątem dotychczasowy dorobek doktryny prawa i treść uzasadnień kolejnych orzeczeń Sądu Najwyższego, w zakresie podmiotu zakazu i jego obligatoryjności traktowane jest obecnie – zdaniem przeważającej części doktryny prawa karnego i orzecznictwa - za na tyle jasne, że jakakolwiek jego wykładnia, odmienna od wykładni językowej, generalnie jest odrzucana (a to z uwagi na konieczność trzymania się tu zasady „*clara non interpretanda*”) (por. uzas. post. SN z dnia 25 października 2007 r., I KZP 32/07, OSNKW z 2007 r., nr 12, poz. 89). Z uwagi na uznawaną za dostatecznie jasną treść przepisu nie jest przy tym aprobowane odwoływanie się do wykładni celowościowej dla uzasadnienia nieorzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych za zachowania objęte dyspozycją art. 178a §2 k.k. (por. J. Lachowski, *Glosa* ..., s. 228 – 229). W konsekwencji uznaje się, że dyspozycja art. 42 §2 k.k. obejmuje także np. sprawców prowadzenia rowerów w stanie nietrzeźwości (art. 178a §2 k.k.).

9. Mając na uwadze obligatoryjny charakter środka karnego orzeczanego na podstawie art. 42 §2 k.k., nie jest przy tym prawnie dopuszczalna na etapie wymiaru kary rezygnacja przez sąd – z uwagi na względy celowościowe – z orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w razie skazania za prowadzenie pojazdu niemechanicznego (m.in.: post. SN z 11 października 2001 r., I KZP z 2002 r., nr 7 – 8, poz. 110; post. SN z 21 listopada 2001 r., I KZP 27/01, OSNKW z 2002 r., nr 1 – 2, poz. 5; wyrok SN z 4 czerwca 2003 r., V KK 40/03, LEX nr 78841, wyrok SN z 4 czerwca 2003 r., V KK 44/03, LEX nr 78839). Tego typu sytuacje uznawane są za rażącą obrazę prawa materialnego (art. 438 pkt. 1 k.p.k.). Skutkują zmianą lub uchynieniem orzeczenia w instancji odwoławczej lub też jego uchynieniem po rozpoznaniu przez Sąd Najwyższy kasacji od prawomocnego orzeczenia.

10. Za jedynie pewne półśrodki, na gruncie dominującego sposobu wykładni art. 42 §2 k.k., uznać należy proponowaną w literaturze próbę ominięcia ujemnych konsekwencji obecnego brzmienia przepisu – poprzez orzekanie (po dokładnym przeanalizowaniu sytuacji oskarżonego) w odniesieniu do sprawcy czynu z art. 178a §2 k.k. zakazu prowadzenia pojazdu mechanicznego takiego rodzaju, którym sprawca się w ogóle nie porusza i potrzeba poruszania się nim nie zaistnieje w przyszłości (np. ciągnika rolniczego czy łodzi motorowej) (W. Zontek, *Glosa* ..., s. 303). Pomijając już nawet oczywistą nieracjonalność wyroku, w którym byłby orzeczony podobny zakaz, ewidentnie wówczas sprzeczny z podstawowymi celami stawianymi wobec tego środka (trudno przecież aprobować rozwiązanie zakładające, by za prowadzenie roweru w stanie nietrzeźwości przekonująco wymierzać sprawcy np. zakaz prowadzenia pojazdów szynowych), podkreślić należy okoliczność, że w istocie żaden oskarżony nie zna przecież swojej przyszłości i niemal nigdy nie da się w sposób dostatecznie pewny ustalić, czy pozbawienie go jakiejś sfery uprawnień do poruszania się pojazdami mechanicznymi nie będzie się w nieodległej perspektywie czasowej wiązało dla niego z niedającą się zaakceptować dolegliwością. Podobnie, jedynie w ograniczonym zakresie, bo ściśle związanym z przesłankami ustawowymi, znajdzie zastosowanie możliwość skorzystania wobec oskarżonego z dobrodziejstwa warunkowego umorzenia postępowania karnego (art. 66 §1 k.k.) – z czym wiąże się wówczas fakultatywny charakter zakazu prowadzenia pojazdów. Praktyka sądowa wskazuje zresztą, że postępowania wobec pijanych kierowców są warunkowo umarzone rzadko (W. Zontek, *Glosa* ..., s. 303), zwłaszcza porównując je ze sprawami o inne czyny karalne o podobnym ustawowym zagrożeniu. Podobnie, incydentalnie tylko orzekane jest w tego typu sprawach odstępianie od wymierzenia kary i środka karnego (art. 61 §2 k.k.) (K. Łucarz, *Zakaz* ..., s. 149 – 150). Nie sposób zatem przyjąć, że owe pomocnicze rozwiązania mogą w istotnym stopniu rzutować na ocenę konstytucyjności art. 42 §2 k.k. z punktu

widzenia treści podanych w sentencji postanowienia wzorców konstytucyjnych. W żadnym razie nie satysfakcjonuje z tego punktu widzenia sugestia wyrażona przez Sąd Najwyższy, że „w wypadku ustalenia przez sąd stopnia zagrożenia sprawcy dla ruchu i odpowiedniego doboru środka karnego z art. 42 §2 k.k. nie może być mowy – nawet w razie sięgnięcia po fakultatywny środek z art. 42 §1 k.k. – o nadmiernie surowej reakcji karnej” (uzas. post. SN z 29 sierpnia 2007 r., I KZP 23/07, OSP z 2008 r., nr 6, poz. 59) – skoro przecież każdorazowo i tak sąd będzie na gruncie obecnej regulacji zobligowany orzec wobec sprawcy czynu z art. 178a §2 k.k. środek karny zakazujący mu prowadzenia pojazdu mechanicznego, którego w czasie czynu w ogóle nawet nie prowadził. Wydaje się, że właśnie oczywiste jest tu nadmierne represjonowanie pijanych kierowców pojazdów niemechanicznych – zwłaszcza jeśli porównać ich sytuację z sytuacją nietrzeźwych kierowców samochodów osobowych czy nawet ciężarowych. Sami skazani za czyn z art. 178a §2 k.k. nie mają przy tym prawnej możliwości uniknięcia niekorzystnych skutków orzeczenia wobec nich przez sąd zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych – a to z uwagi na treść art. 244 k.k.

11. Podnieść należy, że już krótko po uchwaleniu nowego kodeksu karnego pojawiły się w literaturze przedmiotu zastrzeżenia co do racjonalności owego rozwiązania (Z. Sienkiewicz, *Niektóre ...*, s. 56 – 57, A. Marek, *Prawo karne. Zagadnienia teorii i praktyki*, Warszawa 1997, s. 277). Formułowano później także – choć nie wyartykułowane wprost – wątpliwości co do zgodności art. 42 §2 k.k. (w zakresie objętym niniejszym pytaniem) z art. 31 ust. 3 i art. 2 Konstytucji RP. Podnoszono zatem, że w świetle owego obligatoryjnego charakteru zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych i konieczności orzeczenia wobec osoby prowadzącej w stanie nietrzeźwości dwóch różnych zakazów, „mamy (...) do czynienia z nadmierną reakcją karną i odejściem od konstytucyjnej zasady proporcjonalności kary do przewinienia”, wskazując, że można to postrzegać „w płaszczyźnie rażącej niesprawiedliwości i irracjonalności” (W. Zontek, *Glosa ...*, s. 303). Sygnalizowano, że „w wielu przypadkach stanowić (to – przyp. aut.) może przejaw nadmiernej punitowności trudnej do uzasadnienia w demokratycznym państwie prawa” (K. Łucarz, *Zakres przedmiotowy ...*, s. 26). Zwracano także uwagę na dysproporcję pomiędzy stopniem społecznej szkodliwości czynu, a dolegliwością, jaką niesie za sobą środek karny określony w art. 42 §2 k.k. (J. Lachowski, *Glosa ...*, s. 229). Uwag tych nie podzielał jednak Sąd Najwyższy (por. np.: uzas. post. SN z dnia 29 sierpnia 2007 r., I KZP 23/07, OSP z 2008 r., nr 6, poz. 59). Nawet zwolennicy rygorystycznej interpretacji art. 42 §2 k.k., zakładającej obowiązek orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w razie popełnienia czynu z art. 178a §2 k.k. przyznają jednak niekiedy, że „ze względów sprawiedliwościowych” może budzić sprzeciw orzeczenie tak surowego środka karnego wobec sprawcy takiego czynu (R.A. Stefański, *Przegląd ...*, s. 109). Uznając słuszność podnoszonych zastrzeżeń, traktowano je jednak wyłącznie jako postulaty *de lege ferenda* (A. Herzog, *Korygowanie ...*, s. 107 – 108). Owe wątpliwości do chwili obecnej nie spowodowały także wystąpienia przez któryś z sądów powszechnych z pytaniem do Trybunału Konstytucyjnego o stwierdzenie zgodności art. 42 §2 k.k. z omawianymi wzorcami konstytucyjnymi. Waga owych zastrzeżeń jest jednak tego rodzaju, że takie wystąpienie, zwłaszcza w świetle treści art. 31 ust. 3 w zw. z art. 64 ust. 1, art. 52 ust. 1 i art. 65 ust. 1 Konstytucji RP, wydaje się być jednak zasadne.

12. Osobną kwestią są także granice, w jakich może poruszać się sąd, gdy za przestępstwo z art. 178a §2 k.k. ma orzec zakazy prowadzenia pojazdów. Stosownie do treści art. 43 §1 pkt. 1 k.k. w zw. z art. 39 pkt. 3 k.k., zakaz ten orzekany jest od roku do lat 10. Zważyć zatem należy, że owe granice w jednakowym stopniu dotyczą wszystkich przestępstw mieszczących się w dyspozycjach art. 42 §1 k.k. i art. 42 §2 k.k. (jeśli zaaprobować dominujący kierunek wykładni tych przepisów). Będą zatem miały zastosowanie zarówno wówczas, gdy sprawca dopuścił się np. czynu z art. 177 §2 k.k. w zw. z art. 178 §1 k.k., zagrożonego karą pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8 (z możliwością jej nadzwyczajnego obostrzenia do górnej granicy ustawowego zagrożenia zwiększonej o połowę – tj. do lat 12 i przy osobnej, ale jedynie fakultatywnej, podstawie do wymierzenia także zakazu orzeczonego na zawsze – art. 42 §3 k.k.), czynu z art. 177 §1 k.k.

w zw. z art. 178 §1 k.k. (zagrożonego karą pozbawienia wolności do lat 3 z możliwością jej nadzwyczajnego obostrzenia do górnej granicy ustawowego zagrożenia zwiększonej o połowę – tj. do kary 4 lat i 6 miesięcy), jak i czynu z art. 178a §2 k.k., zagrożonego przecież karami alternatywnymi i przy bardzo niskiej górnej granicy ustawowego zagrożenia - w postaci zaledwie roku pozbawienia wolności. W ustawie karnej przyjęto zatem założenie, że zarówno za określone przestępstwa materialne (np. wypadki drogowe), w tym o poważnych skutkach dla pokrzywdzonych, jak i o bezskutkowym charakterze (tj. właśnie z art. 178a k.k.), granice możliwego do orzeczenia przez sąd zakazu prowadzenia pojazdów będą generalnie dokładnie takie same (z ową dodatkową możliwością orzeczenia w pewnych układach zakazu na zawsze). Już na pierwszy rzut oka jaskrawa jest tymczasem dysproporcja społecznej szkodliwości poszczególnych, opisanych wyżej zachowań – co winno przekładać się także na wysokość zakazu, jak powinien być orzeczony. Teoretycznie waga czynu zawsze decyduje o wysokości zakazu i podlega każdorazowo swobodnej ocenie sądu, który w ramach ustalonych widełek może w tym zakresie różnicować wysokość orzeganego zakazu w zależności od charakteru czynu i jego kwalifikacji prawnej. Skoro jednak w razie skazania za przestępstwo wyczerpujące dyspozycję art. 178a §1 lub §2 k.k. teoretycznie można orzec i 10 lat zakazu, faktycznie praktyka wymiaru sprawiedliwości poszła właśnie w tym kierunku i nierzadko w praktyce zdarza, że także za powyższe czyny żądania prokuratury co do wysokości zakazów prowadzenia pojazdów (zwłaszcza od czasu pewnych wytycznych Ministra Sprawiedliwości – Prokuratora Generalnego, w których ten nakazał prokuratorom bardziej rygorystyczne działania na rzecz zwalczania zagrożenia bezpieczeństwa w komunikacji powodowanego przez nietrzeźwych kierowców), a w ślad za nimi i kary wymierzane ostatecznie przez sądy, przekraczają granicę 4 – 5 lat, pozostając wówczas w znacznej dysproporcji do bardzo niewielkiej wysokości ustawowego zagrożenia. Dodać należy, że tak wymierzone środki karne są wówczas niekiedy nawet wyższe od zakazów orzekanych za np. czyny z art. 177 §1 k.k. w zw. z art. 178 §1 k.k. W takim układzie faktycznie zakaz prowadzenia pojazdów staje się dla skazanego znacznie poważniejszą i bardziej odczuwalną dolegliwością aniżeli sama kara. W tym kontekście rodzi się pytanie o zgodność art. 43 ust. 1 (w zw. z art. 39 pkt. 3 k.k.) (w zakresie dotyczącym skutków skazania za prowadzenie pojazdów niemechanicznych w stanie nietrzeźwości lub odurzenia) z art. 31 ust. 3 w zw. z art. 64 ust. 1, art. 52 ust. 1 i art. 65 ust. 1 Konstytucji RP oraz z art. 2 Konstytucji RP. W przeszłości Trybunał Konstytucyjny stał wprawdzie co do zasady na stanowisku, że dobór właściwych środków zapobiegania i zwalczania przestępczości jest – w zasadzie – sprawą ustawodawcy, on bowiem w pierwszym rzędzie jest odpowiedzialny za realizację wskazanych w art. 5 Konstytucji celów państwa, do których należy także zapewnienie bezpieczeństwa obywateli, obejmującego także ochronę przed zamachami na ich godność, wolność i własność (wyrok TK z 30 października 2006 r., P 10/06, OTK ZU z 2006 r. nr 9/A, poz. 128; wyrok TK z 9 października 2001 r., SK 8/00, OTK ZU z 2001 r., nr 7, poz. 211). Zastrzegał jednak od razu, że „ingerencja Trybunału Konstytucyjnego w regulację tych środków byłaby uzasadniona, gdyby ustawodawca wprowadził takie kary, które ze względu na swój rodzaj lub wysokość musiałyby być oceniane jako naruszające postulat zachowania odpowiedniej proporcji między reakcją prawną i wywołującym ją stanem faktycznym, wynikający z wyrażonego w końcowej części art. 2 Konstytucji nakazu urzeczywistniania sprawiedliwości w stosunkach społecznych” (wyrok TK z 30 października 2006 r., P 10/06, OTK ZU z 2006 r. nr 9/A, poz. 128).

13. Przyjmuje się w orzecznictwie Trybunału Konstytucyjnego, że art. 31 ust. 3 nie może być samoistną podstawą skargi konstytucyjnej, albowiem samodzielnie przepis ten nie proklamuje wolności ani praw człowieka i obywatela. Naruszenie art. 31 ust. 3 Konstytucji RP może mieć miejsce tylko w sytuacji, w której można w pierwszej kolejności stwierdzić, że w ogóle doszło do ingerencji w któreś z proklamowanych w innych przepisach Konstytucji wolności obywatelskich (uzas. wyroku TK z dnia 29 kwietnia 2003 r., SK 24/02, OTK – A z 2003 r., nr 4, poz. 33). Zauważyć zatem należy, że niewątpliwie każdy sądowy zakaz prowadzenia pojazdów stanowi ograniczenie określonych swobód obywatelskich przysługujących każdemu obywatelowi Rzeczypospolitej Polskiej. Przez samych skazanych –

jak to wynika z prowadzonych w przeszłości badań ankietowych - oceniane jest ono zresztą niekiedy jako ograniczenie bardziej nawet dolegliwe aniżeli np. kara grzywny, czy nawet kara pozbawienia wolności (por. K. Łucarz, *Zakaz ...*, s. 78 - 79 oraz powołana tam literatura).

Zasadniczym celem każdego zakazu prowadzenia pojazdów jest, jak to wcześniej wskazano, wyeliminowanie sprawcy z danej sfery ruchu w zakresie, w jakim orzeczony jest zakaz. Tym samym ogranicza on skazanego w konstytucyjnej swobodzie poruszania się po terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zagwarantowanej obywatelom w art. 52 ust. 1 Konstytucji RP („Każdemu zapewnia się wolność poruszania się po terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz wyboru miejsca zamieszkania i pobytu”). W ocenie Sądu Rejonowego ową swobodę poruszania się – mając na względzie ogólne sformułowanie ustawy zasadniczej - rozumieć należy szeroko. Nie chodzi tu tylko o generalną możliwość nieskrępowanego przemieszczania się przez obywatela po terytorium całego kraju, ale także możliwość dokonania tego w taki sposób, w jaki dany obywatel chciałby to każdorazowo uczynić. Norma art. 52 ust. 1 wydaje się być na tyle zakresowo pojemna, aby pomieścić w sobie także swobodę osobistego kierowania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej rowerem, samochodem osobowym, ciężarowym, samolotem etc. – jako szczególnych form poruszania się po obszarze kraju, do których obywatel ma konstytucyjnie zagwarantowane prawo. Ograniczenia owej wolności mogą wprawdzie mieć miejsce (np. w postaci wymogu posiadania szczególnych uprawnień do kierowania określonymi kategoriami pojazdów, czy wymogu poddania się badaniom lekarskim przez uzyskanie takich uprawnień etc.), ale muszą wynikać z ustawy (art. 52 ust. 3 Konstytucji) i być konieczne w demokratycznym państwie dla jego bezpieczeństwa lub porządku publicznego, bądź dla ochrony środowiska, zdrowia i moralności publicznej, albo wolności i praw innych osób (art. 31 ust. 3 Konstytucji).

Niezależnie od tego, jeśli sprawca posiadał uprawnienia do prowadzenia pojazdów mechanicznych, orzeczenie zakazu wiązać się dla niego będzie z ich utratą na czas trwania zakazu, a przy okresie zatrzymania prawa jazdy (co nieuchronnie towarzyszy orzeczeniu zakazu) przekraczającym jeden rok – także z koniecznością ponownego poddania się kontrolnemu sprawdzeniu kwalifikacji (art. 114 ust. 1 pkt. 2a i b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn.: Dz.U. z 2005 r., nr 108, poz. 908 z późn. zm.). Łączy się z tym każdorazowo dla obywatela obowiązek poniesienia określonych wydatków, w szczególności związanych z opłatą za możliwość ponownego przystąpienia do egzaminu – zgodnie z art. 115 ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn.: Dz.U. z 2005 r., nr 108, poz. 908 z późn. zm.) w zw. z §4 rozp. Ministra Infrastruktury z dnia 11 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości opłat i stawek wynagrodzenia za sprawdzenie kwalifikacji oraz za wydanie dokumentów w tych sprawach (Dz. U. z 2003 r., nr 219, poz. 2162 z późn. zm.). W tym zakresie orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych, orzeczony na okres dłuższy niż rok, godzi pośrednio (w zakresie objętym ustawą) w chronione konstytucją prawa do własności i innych praw majątkowych (art. 64 ust. 1 – „Każdy ma prawo do własności, innych praw majątkowych oraz prawo dziedziczenia”), zmuszając obywatela do poniesienia określonych opłat, wpływających częstokroć w znacznym stopniu na jego sytuację ekonomiczną.

Zważywszy, że obowiązujący kodeks karny nie wprowadza żadnych różnic w stosowaniu zakazu prowadzenia pojazdów ze względu na to, czy sprawca przestępstwa komunikacyjnego jest kierowcą zawodowym, czy też amatorem, środek ten – zwłaszcza w zakresie dotyczącym pojazdów mechanicznych - może ponadto w sobie zawierać także pozbawienie uprawnień do zawodowego prowadzenia pojazdów. Orzeczony w stosunku do kierowcy wykonującego taki właśnie zawód, faktycznie będzie bowiem oznaczał zakaz wykonywania owego zawodu, zmuszając skazanego do zmiany pracy, odrywając od dotychczasowego środowiska, godząc w ich ambicje i zainteresowania, przekreślając lub pomniejszając dotychczasowy dorobek. Rzutować będzie przy tym wprost na sytuację ekonomiczną skazanych i ich rodzin (por. K. Łucarz, *Zakaz ...*, s. 62 – 63, s. 75 - 102 oraz powołana tam literatura). Z kolei, dla osób nie zajmujących się wprawdzie dotąd zawodowo przewożeniem osób lub towarów, ale pragnących uczynić to w nieodległej przyszłości, pokrywającej się z okresem trwania zakazu, wiązać się on zaś będzie z wyłączeniem prawnej możliwości podjęcia pracy w charakterze kierowcy zawodowego w okresie

obowiązywania zakazu. W tym aspekcie będzie to zatem niewątpliwe ograniczenie konstytucyjnej zasady wolności wyboru i wykonywania zatrudnienia (art. 65 ust. 1 Konstytucji RP – „Każdemu zapewnia się wolność wyboru i wykonywania zawodu oraz wyboru miejsca pracy. Wyjątki określa ustawa”).

14. Zasada proporcjonalności wyrażona w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP doczekała się w orzecznictwie Trybunału Konstytucyjnego dość obszernego uszczegółowienia. Uznaje się ją za niewątpliwie znaczącą zasadę państwa prawnego. Przyjmuje się zatem, że ingerencja ustawodawcy w konstytucyjnie określonych przypadkach jest dopuszczalna, nie może być jednak nadmierna, to znaczy sprzeczna z zasadą proporcjonalności. Rozważanie czy zakaz ten nie został naruszony przez ustawodawcę powinno przy tym uwzględniać specyfikę poszczególnych praw jednostki. Z istoty tych praw powinny wynikać granice dopuszczalnych ograniczeń. Istotne w takim stanie rzeczy wydaje się udzielenie odpowiedzi na pytania: 1) czy wprowadzona regulacja ustawodawcza służy i jest konieczna dla ukształtowaniu ładu prawnego w sferze stosunków własnościowych, 2) czy zamierzony przez ustawodawcę cel jest możliwy do osiągnięcia bez naruszenia podstawowych standardów prawnych wyrażających istotę praw których dotyczy; 3) czy regulacja jest niezbędna dla ochrony interesu publicznego (powszechnego), z którym jest powiązana (na który powołuje się art. 1 Protokołu Nr 1 do Konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności), 4) czy efekt wprowadzonej regulacji pozostaje w proporcji do ciężarów nakładanych przez nią na obywatela (wyrok TK z 25 lutego 1999 r., K 23/98, OTK ZU z 1999 r., nr 2, poz. 11). „Konieczność”, którą wyraża art. 31 ust. 3 konstytucji mieści w sobie postulat niezbędności, przydatności i proporcjonalności *sensu stricto* wprowadzanych ograniczeń. Spełnienie powyższych postulatów wymaga zatem, w każdym konkretnym przypadku ograniczania prawa czy wolności, bliższej analizy, w szczególności przez skonfrontowanie wartości i dóbr chronionych daną regulacją z tymi, które w jej efekcie podlegają ograniczeniu, jak również przez ocenę metody realizacji ograniczenia. Przesłanka „konieczności ograniczenia w demokratycznym państwie”, stawia przed prawodawcą każdorazowo wymóg stwierdzenia rzeczywistej potrzeby dokonania ingerencji w danym stanie faktycznym w zakres prawa bądź wolności jednostki. Niezbędność owej ingerencji oznacza przy tym także skorzystanie ze środków jak najmniej dolegliwych dla podmiotów, których prawa lub wolności ulegną ograniczeniu. Spośród możliwych sposobów działania prawodawca winien każdorazowo wybierać zatem środki możliwie najmniej uciążliwe dla podmiotów, wobec których mają być zastosowane, lub dolegliwe w stopniu nie większym niż jest to niezbędne dla osiągnięcia założonego celu. Ingerencja w sferę statusu jednostki musi bowiem pozostawać w racjonalnej i odpowiedniej proporcji do celów, których ochrona uzasadnia dokonane ograniczenie. Z drugiej zaś winna ona być rozumiana jako wymóg stosowania takich środków prawnych, które będą skuteczne, a więc rzeczywiście służące realizacji zamierzonych przez prawodawcę celów (por. m.in.: wyrok TK z 11 maja 1999 r., K 13/98, OTK ZU z 1999 r., nr 4, poz. 74; wyrok TK z 25 lutego 1999 r., K 23/98, OTK ZU z 1999 r., nr 2, poz. 11; wyrok TK z dnia 12 stycznia 1999 r., P 2/98, OTK ZU z 1999 r., nr 1, poz. 2, wyrok TK z 22 maja 2007 r., SK 36/06, OTK ZU z 2007 r., nr 6/A, poz. 50, wyrok TK z 29 czerwca 2001 r., K 23/00, OTK ZU z 2001 r., nr 5, poz. 124, wyrok TK z 22 lutego 2005 r., K 10/04, OTK ZU z 2005 r., nr 2/A, poz. 17). W szczególności, za sprzeczne z zasadą proporcjonalności wyrażoną w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP uznawane są te ograniczenia, przy których te same efekty można osiągnąć za pomocą innych środków, które w mniejszym stopniu ograniczają korzystanie z wolności lub prawa podmiotowego (wyrok TK z 30 października 2006 r., P 10/06, OTK ZU z 2006 r., nr 9/A, poz. 128).

15. W myśl art. 2 Konstytucji Rzeczpospolita Polska jest demokratycznym państwem prawnym, urzeczywistniającym zasady sprawiedliwości społecznej. Podstawą jego istnienia jest zaufanie jednostki do prawa i ochrona płynąca z tego prawa. Dlatego z powyższej zasady wynikają bardziej szczegółowe dyrektywy: zaufania do państwa i prawa oraz reguły przyzwoitej legislacji. W szczególności za sprzeczne z zasadą państwa prawa uznaje się formułowanie przepisów w sposób wieloznaczny, pozwalający na rozbieżne ich interpretacje

(por. m.in. : wyrok TK z 24 lutego 2004 r., K 54/02, OTK-A z 2004 r., nr 2, poz. 10; wyrok TK z 27 listopada 1997 r., U 11/97, OTK-A z 1997 r., nr 5 – 6, poz. 67). Zasady przyzwoitej legislacji obejmują między innymi „wymaganie określoności przepisów, które muszą być sformułowane w sposób poprawny, precyzyjny i jasny”. „Standard ten wymagany jest zwłaszcza, gdy chodzi o ochronę praw i wolności” (wyrok TK z 11 stycznia 2000 r., K. 7/99, OTK ZU z 2000 r., nr 1, poz. 2). Określoność przepisu prawnego oznacza, że winien być on skonstruowany poprawnie z punktu widzenia językowego i logicznego. Wymóg jasności oznacza nakaz tworzenia przepisów klarownych i zrozumiałych dla ich adresatów, którzy od racjonalnego ustawodawcy oczekiwać mogą stanowienia norm prawnych nie budzących wątpliwości co do treści nakładanych obowiązków i przyznawanych praw. Związana z jasnością precyzja przepisu winna przejawiać się w konkretności nakładanych obowiązków i przyznawanych praw tak, by ich treść była oczywista i pozwalała na wyegzekwowanie (wyrok TK z 21 marca 2001 r., K 24/00, OTK ZU z 2001 r., nr 3, poz. 51). Wadliwe i niedokładne sformułowanie przepisu narusza reguły prawidłowej legislacji i osłabia zaufanie obywateli do państwa, a tym samym jest niezgodne z zasadą demokratycznego państwa prawnego (wyrok TK z 24 lutego 2003 r., K 28/02, OTK ZU z 2003 r., nr 2/A, poz. 13). Niezależnie od tego, wyrażony w końcowej części art. 2 Konstytucji nakaz urzeczywistnienia sprawiedliwości w stosunkach społecznych może być podstawą do oceny, czy ustanowione przez ustawodawcę kary, ze względu na swój rodzaj lub wysokość, nie naruszają czasem postulatu zachowania odpowiedniej proporcji między reakcją prawną i wywołującym ją stanem faktycznym (wyrok TK z 30 października 2006 r., P 10/06, OTK ZU z 2006 r. nr 9/A, poz. 128).

16. W kontekście powyższych uwag, zauważyć trzeba, że przyjęte obecnie rozwiązanie legislacyjne prowadzi paradoksalnie do bardziej surowego karania – w zakresie orzeczonych zakazów – sprawców popełniających czyny z art. 178a §2 k.k. aniżeli tych sprawców, którzy popełnili, generalnie uznane za bardziej społecznie szkodliwe (o czym świadczy wysokość ustawowego zagrożenia), przestępstwa z art. 178a §1 k.k. czy tym bardziej np. art. 177 §1 k.k. (zwłaszcza w związku z art. 178 §1 k.k.) W tym pierwszym przypadku obowiązkowe jest na podstawie art. 42 §2 k.k. orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, a teoretycznie fakultatywne, ale przecież z uwagi na charakter czynu oczywiście celowe, a przez to w zasadzie również obligatoryjne, jest orzeczenie wobec sprawcy na podstawie art. 42 §1 k.k. także zakazu prowadzenia tego pojazdu niemechanicznego, którym ten poruszał się w czasie zdarzenia. W przypadku skazania za czyn z art. 178a §1 k.k. w istocie obligatoryjne jest wyłącznie orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych – z ową wyrażoną w literaturze i orzecznictwie Sądu Najwyższego dyrektywą, aby obejmował on wówczas co najmniej tę kategorię pojazdów mechanicznych, do której należał pojazd użyty przez oskarżonego w czasie czynu. Jedynie fakultatywne – i z reguły niecelowe (skoro chodzi o pojazdy niemechaniczne, a więc o innym charakterze niż kierowane przez sprawcę w chwili czynu) - będzie tu dodatkowe orzeczenie na podstawie art. 42 §1 k.k. zakazu prowadzenia także określonego rodzaju pojazdu niemechanicznego. Dość kuriozalne są przy tym inne konsekwencje praktyczne istniejącego rozwiązania legislacyjnego, nie dające się w żadnym stopniu uzasadnić odwołaniem się do modelu racjonalnego ustawodawcy. Mogą zdarzyć się bowiem także takie sytuacje, gdy sprawca w czasie czynu wyczerpującego dyspozycję art. 178a §2 k.k. miał świadomość swojego stanu nietrzeźwości, ale - aby zminimalizować zagrożenie dla ruchu kołowego i pieszych - zamiast prowadzić samochód, zdecydował się pozostawić w domu pojazd mechaniczny i poprzestać jedynie na stwarzaniu mniejszego zagrożenia poprzez kierowanie rowerem. Będą także przypadki, gdy sprawca czynu z art. 178a §2 k.k. nie zdradzał w czasie czynu, czy nawet generalnie nie zdradza, swoim zachowaniem jakiegokolwiek zamiaru stwarzania niebezpieczeństwa dla ruchu drogowego związanego z prowadzeniem pojazdów mechanicznych (nie posiada uprawnień do prowadzenia pojazdów mechanicznych, nie posiada samochodu, którym mógłby się nawet poruszać, czy wręcz faktycznie nie umie nawet prowadzić takiego pojazdu). We wszystkich tych przypadkach, w razie skazania za czyn z art. 178a §2 k.k. pomimo powyższych okoliczności, poddających w zasadną wątpliwość celowość stosowania wobec niego środka karnego na podstawie art. 42 §2 k.k., obligatoryjnie zostanie orzeczony wobec

niego zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych. Jeśli zaś skazany był zarazem zawodowym kierowcą samochodów, za owo, częstokroć niegroźne i nie wiążące się z żadnymi skutkami przewinienie z art. 178a §2 k.k., zostanie na określony czas pozbawiony możliwości zarobkowania i wykonywania pracy w wybranym przez siebie zawodzie. Jeszcze bardziej paradoksalne konsekwencje ów obligatoryjny charakter art. 42 §2 k.k. wywoła zresztą tam, gdzie wypadek drogowy z art. 177 §1 k.k. (w zw. z art. 178 §1 k.k.) spowoduje znajdujący się w stanie nietrzeźwości pieszy (np. gdy nawet zrezygnował z kierowania samochodem wiedząc, że w tym stanie będzie stwarzał istotne zagrożenie dla ruchu i do domu z imprezy, na której spożywał alkohol, zdecydował się wracać pieszo), czy przytaczani w literaturze tytułem przykładu nietrzeźwi: pędzący zwierzęta, jadący wierzchem czy pchający wózek dziecięcy (Z. Sienkiewicz, *Niektóre...*, s. 56 – 57). Przypomnieć tu zaś warto, że „logiczną przesłanką określającą rodzaj pojazdu, który powinien zostać objęty zakazem prowadzenia przez sprawcę (...) jest ten rodzaj pojazdu (...), którym sprawca poruszał się w czasie popełnienia przestępstwa” (wyrok SN z 27 lutego 2007 r., II KK 382/06, LEX nr 340575).

Nie sposób przy tym uznać, że orzeczone na podstawie art. 42 §2 k.k. zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych za czyny popełnione przez osoby piesze lub prowadzące pojazdy niemechaniczne faktycznie spełnia cele tego środka. Niewątpliwie przez swoją dolegliwość będzie miał na ogół znaczenie odstrasżające dla osób prowadzących samochody lub zamierzających to czynić w najbliższej przyszłości. Trudno tu jednak nie oprzeć się wrażeniu, że podobny efekt byłby do osiągnięcia także w razie wprowadzenia przez prawodawcę modelu obligatoryjnego orzekania zakazu prowadzenia tylko pojazdów tego rodzaju, którymi faktycznie poruszał się sprawca w dacie czynu. Tam, gdzie zaś sprawca w ogóle nie kieruje samochodami, bo właśnie porusza się zawsze wyłącznie pieszo lub rowerem, jakkolwiek zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych wyraźnie traci już cały swój podstawowy sens, sprowadzający się do eliminacji danego sprawcy z ruchu drogowego – skoro ten w roli, której ma się go pozbawić poprzez orzeczenie wobec niego np. zakazu prowadzenia samochodów osobowych, na co dzień w ogóle nie występuje w ruchu drogowym. Powyższy środek nie będzie wówczas w żaden sposób realnie odczuwalny dla tych sprawców jako jakakolwiek dolegliwość. Doprawdy trudno dostrzec jakakolwiek racjonalność w orzekaniu zakazu prowadzenia samochodów w takich układach sytuacyjnych jak np. przypadki, gdy sprawcą był np. pieszy, furman czy rowerzysta, którzy być może nigdy i tak nie zdecydowaliby się prowadzić pojazdu mechanicznego, ewentualnie – gdy krytycznego dnia właśnie świadomie zdecydowali się samochodem nie prowadzić, aby dodatkowo nie powiększać stopnia zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym, wywołanego ich stanem nietrzeźwości lub odurzenia. Jest zarazem wręcz wykluczone, aby w takim przypadku zakaz prowadzenia pojazdów był odbierany przez samego sprawcę i ogół społeczeństwa jako rzeczywiście sprawiedliwe następstwo popełnionego przestępstwa, proporcjonalne i adekwatne do jego wagi i charakteru – zwłaszcza jeśli zarazem godzi w podstawy bytu materialnego skazanego i jego rodziny poprzez ograniczenie jego możliwości zarobkowania czy konieczność poniesienia nieplanowanych wydatków. Wiązać się wówczas będzie z czasowym pozbawieniem sprawcy określonych szczególnych uprawnień, wymagających od starającego się o nie, określonego nakładu wysiłku własnego i kosztów, za przestępstwo, przy którym oskarżony z owych uprawnień w ogóle nawet nie korzystał i ich w żaden sposób nie nadużył w czasie, gdy popełniał przypisany mu występki. Nawet mając na uwadze potrzebę ochrony bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a przez to życia, zdrowia i mienia innych obywateli, a więc dóbr z zasady o niepodważalnej wartości, jak również niewątpliwą nagminność podobnych przestępstw, wskazującą na potrzebę odpowiednio dolegliwej represji prawnokarnej, zdaniem Sądu Rejonowego, zwłaszcza przez ów obligatoryjny charakter zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, w tych wszystkich przypadkach ingerencja w opisane wcześniej prawa i wolności obywatelskie, wyartykułowane w art. 52 ust. 1, art. 64 ust. 1 i art. 65 ust. 1 Konstytucji RP, wydaje się być ewidentnie nadmierna – w stopniu, który nie da się przekonująco uzasadnić koniecznością ochrony konkurujących dóbr prawnych w demokratycznym państwie prawnym. Dla zapewnienia założonych przez ustawodawcę

celów, w zakresie koniecznym do ochrony innych dóbr prawnych, zagrożonych zachowaniami z art. 178a §2 k.k. wydaje się, że w pełni wystarczające byłoby przyjęcie przez ustawodawcę rozwiązania legislacyjnego pozwalającego na orzekanie w takich sytuacjach wyłącznie zakazu prowadzenia pojazdów niemechanicznych czy choćby wprowadzenie wobec takich sprawców – obok zakazu prowadzenia pojazdów niemechanicznych – wprawdzie możliwości orzeczenia wobec sprawcy zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, ale jedynie fakultatywnej, pozostawionej do decyzji niezawisłego sądu i uzależnionej każdorazowo od realiów konkretnej sprawy. Niewątpliwie zresztą kwestią ocenną jest, czy orzekanie, choćby fakultatywnie, zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych za czyny popełnione przez osoby piesze lub przez kierujących pojazdami niemechanicznymi, w szczególności zaś za czyn z art. 178a §2 k.k., mieści się w ogóle w zasadzie proporcjonalności. Gdyby jednak nawet stanąć na takim właśnie stanowisku, wprowadzenie choćby tylko zasady fakultatywnego w takich przypadkach orzekania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych doprowadziłoby do zracjonalizowania odpowiedzialności za owo przestępstwo. Tam, gdzie taki zakaz byłby rzeczywiście nieodzowny, sąd miałby wówczas prawną możliwość jego orzeczenia – w zakresie proporcjonalnym do stopnia zagrożenia stworzonego przez sprawcę dla bezpieczeństwa w komunikacji. Jako w zupełności wystarczająca jawi się tu obecność w kodeksie karnym przepisu art. 42 §1 k.k. Zupełnie nie znajduje natomiast uzasadnienia nałożenie na sądy, nie dającego się pominąć, prawnego obowiązku orzeczenia w takim układzie faktycznym zakazu prowadzenia pojazdu o zupełnie innym charakterze aniżeli ten, którym sprawca poruszał się w czasie czynu i w istocie bez możliwości jakiegokolwiek oceny, czy w odniesieniu do danego sprawcy jest to rzeczywiście racjonalne, celowe i wynika z okoliczności danego czynu i cech osobistych oskarżonego. Przy pozostawieniu zarazem przez prawodawcę jedynie fakultatywnej możliwości orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów należących do tej kategorii, do której należał pojazd, którym sprawca faktycznie się poruszał w chwili czynu i w zakresie którego rzeczywiście udowodnił, że stwarza zagrożenie dla ruchu drogowego, trudno tu też mówić, aby owo ograniczenie praw i wolności obywatelskich było rzeczywiście nieodzowne, a przy tym faktycznie skuteczne. Wydaje się, że nie sposób przekonująco odeprzeć zarzutu, że ustawodawca w kodeksie karnym sam sobie w tym zakresie wyraźnie zaprzeczył, bo założył przecież – skoro zdecydował się na model jedynie fakultatywnego zakazu prowadzenia pojazdów niemechanicznych – iż taki zakaz może być skuteczny i całkowicie wystarczający dla zapewnienia założonych środków w odniesieniu do czynu z art. 178a §2 k.k. nawet wówczas, gdy decyzja o jego zastosowaniu lub niezastosowaniu nie jest narzucona z góry i zostanie poddana swobodnej ocenie sądu rozpoznającego sprawę.

W ocenie Sądu Rejonowego nie spełnia przy tym wymogu przyzwoitej legislacji aktualna treść art. 42 §2 k.k. (w związku z art. 42 §1 k.k.), która – wbrew obecnie dominującemu stanowisku większości doktryny i orzecznictwa Sądu Najwyższego – w świetle przedstawionej powyżej pewnej niejednorodności stanowisk wcale nie wydaje się być dostatecznie jasną, zwłaszcza w zakresie wzajemnej relacji art. 42 §2 k.k. i art. 178a §2 k.k. Pozwala bowiem na różne możliwości wykładni przepisów o środku karnym zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych – o czym dobitnie przekonuje przedstawiona wcześniej pewna różnorodność poglądów zwłaszcza doktryny prawa na kwestię zakresu przedmiotowego i podmiotowego owego środka. W tym zakresie, chociaż może to budzić pewne wątpliwości, wydaje się, że również można dopatrzeć się pewnej sprzeczności art. 42 §2 k.k. - z art. 2 Konstytucji RP.

17. Biorąc pod uwagę fakt skierowania do Trybunału Konstytucyjnego pytania prawnego w zakresie punktu 1, celowym wydaje się także – niejako korzystając ze sposobności – rozstrzygnięcie również kwestii konstytucyjności istniejącej dysproporcji pomiędzy niewielką wysokością ustawowego zagrożenia wynikającą z sankcji przepisu art. 178a §2 k.k., a treścią art. 43 §1 pkt. 1 k.k. w zw. z art. 39 pkt. 3 k.k., w którym dopuszcza się możliwość orzeczenia za to przestępstwo zakazów prowadzenia pojazdów mechanicznych i niemechanicznych aż na 10 lat. Wydaje się, że „wrzucając do jednego worka”, jakim jest art. 43 §1 pkt. 1 k.k., czyny o tak odmiennym charakterze jak skutkowe przestępstwo z art. 177

§2 k.k. w zw. z art. 178 §1 k.k., czyn nawet z art. 177 §2 k.k. i formalne z art. 178a §2 k.k., w zakresie tego ostatniego polski prawodawca dopuścił się również naruszenia zasady proporcjonalności wyrażonej w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP (w zw. z art. 52 ust. 1 i art. 65 ust. 1 Konstytucji RP) oraz zasady zawartej w art. 2 Konstytucji RP – w podobnym stopniu, w jakim dotyczy to także omówionego wyżej przepisu art. 42 §2 k.k. Także tu ingerencja ustawodawcy w powołane swobody obywatelskiej i zasadę sprawiedliwości społecznej sprawia wrażenie nadmiernej. Dolegliwość dla sprawcy czynu z art. 178a §2 k.k. związana z możliwością orzeczenia wobec niego 10 – letniego zakazu prowadzenia pojazdów, zwłaszcza mechanicznych (i to nawet wówczas, gdyby miało to nastąpić jedynie fakultatywnie), wydaje się znacznie przekraczać wagę tego przestępstwa, zwłaszcza jeśli uwzględnić wysokość ustawowego zagrożenia za ów czyn oraz okoliczność, że podobną formę represji przewidziano dla czynów o znacznie większym ładunku społecznej szkodliwości. Wydaje się, że dla zapewnienia wszystkich zakładanych celów owego środka karnego akurat w wypadku przestępstwa z art. 178a §2 k.k. w pełni wystarczające byłoby, mając na uwadze założoną przez prawodawcę wagę owego przestępstwa, przejawiającą się w niewielkiej wysokości ustawowego zagrożenia, dopuszczenie przez ustawodawcę możliwości orzekania zakazów prowadzenia pojazdów wyłącznie na okresy wyraźnie krótsze niż okres dziesięcioletni – np. te proponowane kiedyś w rządowym projekcie kodeksu karnego.

18. Mając na uwadze przedstawione wcześniej uwagi na temat dominującego sposobu wykładni art. 42 §2 k.k., oczywistym jest, że treść odpowiedzi Trybunału Konstytucyjnego na przedstawione pytanie prawne będzie miała bezpośrednie znaczenie dla rozstrzygnięcia przedmiotowej sprawy karnej – tj. sprawy o sygn. P 11/17, toczącej się przeciwko oskarżonemu Ł Ch przez Sądem Rejonowym dla Łodzi – Śródmieścia w Łodzi. Nadmienić tu należy, że przedstawienie pytania prawnego nie oznacza zajęcia przez Sąd jakiegokolwiek stanowiska w przedmiotowej sprawie. Nie uprzedzając jednak oczywiście ostatecznego rozstrzygnięcia w zakresie czynu oskarżonego, być może uzależnionego także od wyników bezpośredniego kontaktu sądu z oskarżonym na sali sądowej, już na tym etapie postępowania wydają się istnieć pewne podstawy do wniosku, że z uwagi zwłaszcza na przyznawanie się oskarżonego do popełnienia zarzucanego mu czynu, brak informacji, aby generalnie nadużywał on alkoholu, jego uprzednią niekaralność i tym samym incydentalny charakter przestępstwa w jego dotychczasowym życiu, a zwłaszcza nieznaczące stężenie alkoholu w jego organizmie w czasie czynu, do rozważenia byłaby przez Sąd Rejonowy (gdyby w wypadku popełnienia przestępstwa z art. 178a §2 k.k. środek karny zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych miałby jedynie fakultatywny charakter) całkowita rezygnacja z jego orzeczenia przy poprzestaniu wyłącznie na objęciu oskarżonego (niezależnie od kwestii kary) środkiem karnym prowadzenia określonego rodzaju pojazdów niemechanicznych, wynikającym z art. 42 §1 k.k. Takiej prawnej możliwości na chwilę obecną nie ma – a to z uwagi na obligatoryjny charakter środka stypizowanego w art. 42 §2 k.k. Jednocześnie, w zakresie pytania z punktu 2, ostateczny kształt ustawowych widełek, w jakich możliwy jest do orzeczenia za czyn z art. 178a §2 k.k. zakaz prowadzenia pojazdów (zwłaszcza niemechanicznych), jest o tyle istotny, że przecież ustawowe granice możliwej do orzeczenia kary lub środka karnego zawsze determinują w pewnym zakresie końcowy wymiar kary lub środka. Innymi słowy, od tego, czy zakaz ten w ogóle można prawnie orzec wobec sprawcy czynu prowadzenia roweru w stanie nietrzeźwości na okres od roku do lat 10 lat czy np. tylko od roku do lat 3, będzie niewątpliwie zależała ocena, czy w wypadku niniejszej sprawy zakaz zostanie faktycznie wobec oskarżonego orzeczony na rok, czy na 2 - 3 lata. Z tych przyczyn w pełni uprawnionym wydaje się wystąpienie do Trybunału Konstytucyjnego w trybie art. 3 ustawy z dnia 1 sierpnia 1997 r. o Trybunale Konstytucyjnym.

19. Kierując się przepisem art. 27 pkt. 2a ustawy o Trybunale Konstytucyjnym, Sąd rejonowy zgłosił swój udział w postępowaniu wszczętym na skutek niniejszego pytania prawnego (w przedmiocie konstytucyjności zakwestionowanych przepisów, bądź nadania

pytaniu biegu), wyznaczając w tym celu umocowanego przedstawiciela w osobie referenta sprawy – SSR Tomasza Krawczyka.

20. Z uwagi na specyfikę pracy wydziałów grodzkich i znaczne obciążenie orzekających w nich sędziów Sąd wnosi o rozważenie uprzedniego telefonicznego lub faksowego zasygnalizowania możliwego terminu rozprawy jeszcze przed jego wyznaczeniem bądź wyznaczenia go z tak dużym wyprzedzeniem jak to możliwe, aby umożliwić upoważnionemu przedstawicielowi Sądu nie wyznaczanie sesji na ten dzień i czynny udział w rozprawie przed Trybunałem.

21. Sąd wnosi także o rozważenie możliwości rozpoznania niniejszej sprawy poza kolejnością – z uwagi na relatywnie doniosłe skutki społeczne rozstrzygnięcia w niniejszej sprawie. Obserwacja liczby spraw o czyny z art. 178a §2 k.k. wpływających na bieżąco do tutejszego sądu wskazuje, że jest ona stale dość znaczna. W razie pozytywnej odpowiedzi Trybunału, szybkie rozstrzygnięcie Trybunału pozwoliłoby sądom powszechnym na niezwłoczne odstąpienie od stosowania niekonstytucyjnego przepisu. Pomijając skutki na przyszłość ewentualnej stwierdzonej niekonstytucyjności art. 42 §2 k.k. w objętym pytaniem zakresie, pozytywna odpowiedź Trybunału Konstytucyjnego stwarzać będzie także prawną przesłankę do potencjalnego wznowienia na podstawie art. 540 §2 k.p.k. co najmniej kilku tysięcy już prawomocnie zakończonych postępowań karnych, w których orzeczono za czyny z art. 178a §2 k.k. również zakazy prowadzenia pojazdów mechanicznych. Nadmienić tu należy, że wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego z dnia 7 września 2006 r., SK 60/05, stwierdzono niekonstytucyjność art. 540 §2 k.p.k. w zakresie, w jakim ogranicza dopuszczalność wznowienia postępowania na korzyść oskarżonego tylko do przypadków, w których uznany przez Trybunał Konstytucyjny za niekonstytucyjny przepis prawny stanowił podstawę skazania lub warunkowego umorzenia (ZU TK z 2006 r., nr 8A, poz. 101) – co otworzyło możliwość wznowienia postępowań karnych w zakresie nieobjętym wprost treścią owego przepisu. Pozwolą na każdorazową ocenę rzeczywistej celowości orzeczenia wobec danego sprawcy przestępstwa z art. 178a §2 k.k. zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, nie wymuszoną już obligatoryjnym charakterem owego środka karnego. Tam, gdzie dotyczyć to będzie zakazów już w całości lub znacznej części wykonanych, rodzić to zarazem może ewentualną odpowiedzialność odszkodowawczą Skarbu Państwa – gdy w wyniku wznowionego postępowania karnego ostatecznie zostanie stwierdzona niecelowość orzeczenia wobec danego sprawcy czynu z art. 178a §2 k.k. zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych.

22. Mając na uwadze czas potrzebny Trybunałowi Konstytucyjnemu na udzielenie odpowiedzi, która jest niezbędna do zakończenia przedmiotowej sprawy, uznać należy, że zaszła tym samym długotrwała przeszkoda uniemożliwiająca prowadzenie postępowania – co czyni w pełni zasadnym zawieszenie przedmiotowego postępowania do czasu uzyskania stanowiska Trybunału (art. 22 §1 k.p.k.).

