

POSTANOWIENIE

Dnia 21 października 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 21 października 2009 r.
z urzędu

w sprawie **R** **O**

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. 10 ust. 1 i 2, art. 175 ust. 1, art. 178 ust. 1 oraz art. 47 w zw. z art. 31 ust. 3 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 kierujących rowerami ?;

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. 47 w zw. z art. 31 ust. 3 oraz art. 2 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 30 września 2009 r. wpłynął do Sądu Rejonowego dla Łodzi – Śródmieścia w Łodzi akt oskarżenia przeciwko p. R O o czyn z art. 178a §2 k.k.

Oskarżonego skonfrontowano z zarzutem, że w dniu września 2009 r. kierował w ruchu lądowym po drodze publicznej rowerem znajdując się w stanie nietrzeźwości

Oskarżony przyznał się do winy.

W myśl powołanego przepisu art. 178a §2 k.k., 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), dopuściły się przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji (teza 24 uchwały SN z 28 lutego 1975 r. – Wytyczne 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, 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 dystrybutywna*), 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, gdyby przemawiałyby za tym okoliczności sprawy lub warunki osobiste sprawcy, być może celowe będzie orzeczenie wobec takiego sprawcy także zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. 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). 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. Zgodnie z dotychczasowym orzecznictwem Trybunału, 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). Zauważyć tu jednak trzeba, że wykładnia dokonywana w Polsce przez sądy powszechne i Sąd Najwyższy nie ma przecież charakteru wykładni o mocy powszechnie obowiązującej (J. Nowacki, Z. Tobor, *Wstęp do prawoznawstwa*, Warszawa 1994, s. 201), a tym samym formalnie nie

kształtuje ona w sposób powszechnie obowiązujący określonego stanu prawnego. Taki status przyznaje się bowiem w teorii prawa tylko wykładni legalnej i autentycznej (*ibidem*, s. 199 – 200). W ocenie Sądu Rejonowego – choć sąd pytający ma tu świadomość kontrowersyjności tego poglądu i jego potencjalnych skutków dla zakresu kognicji Trybunału - otwiera to tym samym pole do analizy konstytucyjności określonych przepisów przy dokonaniu przez Trybunał własnej ich wykładni – bez konieczności bezwzględnego przyjmowania jako elementu ocenianego stanu prawnego sposobu jego interpretacji dokonywanego dotąd w praktyce. Nadmienić zatem 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 występkę 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 (można zadać sobie jednak pytanie, 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 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 interpretacyjnych – 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 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 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 prowadziły 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 jakkolwiek 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 nieorzekania 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 uchycieniem orzeczenia w instancji odwoławczej lub też jego uchycieniem 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 brzemienia 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 umarzane 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 odstąpienie 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 karmą i odejściem od konstytucyjnej zasady proporcjonalności kary do przewinienia”, wskazując, że można to postrzegać „w płaszczyźnie rażącej niesprawiedliwości i irracjonalności” (W. Zontek, *Głosa ...*, s. 303). Sygnalizowano, że „w wielu przypadkach stanowić (to – przyp. aut.) może przejaw nadmiernej punitivności 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, *Głosa ...*, 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).

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

dotatkową 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 orzekałego 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.

13. 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 jest 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, 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).

14. Przyjmuje się w literaturze, że przepis art. 47 Konstytucji RP w zakresie, w jakim dotyczy prawa każdego do decydowania o swoim życiu osobistym, chroni prawo do decydowania o całokształcie swego życia prywatnego (niepublicznego), a więc np. kwestie zawierania i utrzymywania znajomości oraz ich charakteru, decyzje o sposobie spędzania czasu wolnego, o przedmiocie rozwijanych osobistych zainteresowań, o miejscu i sposobie zamieszkiwania oraz stylu ubioru, o intensywności i kształcie poddawania się opiece lekarskiej itd. Podnosi się, że „komentowany przepis zapewnia w tej sferze każdej jednostki nieskrępowane niczym prawo decydowania” (P. Sarnecki [w:] red. L. Garlicki, *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz*, Warszawa 2003, s. 3). Przyjmuje się, że prawnej ochronie „poddane są wszelkie przejawy postępowania jednostki w każdej ze sfer życia objętych art. 47 Konstytucji RP, wypowiedzi będące wyrażeniem opinii, przekonania lub życzenia, decyzje, czynności faktyczne i prawne, kulturowane znajomości o różnym stopniu intensywności uczuciowej (zaangażowania), zachowanie lub zmiana stanu cywilnego, zawodu, nauki itd.” (P. Sarnecki [w:] red. L. Garlicki, *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa 2003, komentarz do art. 47 Konstytucji RP, s. 4). Przy tak szerokim rozumieniu omawianego przepisu, oczywistym jest, że poza kwestiami najistotniejszymi dla życia każdej jednostki, wskazana norma konstytucyjna mieści w sobie również i prawo obywatela do samostanowienia w sprawach bardziej drobnych, związanych z jego codziennym funkcjonowaniem w społeczeństwie. W szczególności, nie sposób z zakresu owego przepisu przekonująco wyłączyć prawa każdej jednostki do decydowania, czy chce ona poruszać się w życiu pieszo, rowerami czy pojazdami mechanicznymi, a jeśli

tymi ostatnimi – to jakim ich rodzajem (samolotem, motocyklem, samochodem osobowym, samochodem ciężarowym etc.) i w jakim charakterze (kierowcy czy pasażera). W sferze wolności życia osobistego jednostki mieszczą się w szczególności takie kwestie, jak wola uzyskania i posiadania uprawnień do prowadzenia określonych kategorii pojazdów mechanicznych czy chęć korzystania z własnego samochodu, motocykla, samolotu etc. W dobie rozpowszechnienia się prywatnej własności pojazdów mechanicznych, ten element życia determinuje przecież możliwość odpowiednio komfortowego podróżowania, wpływa na pozostające w zasięgu danej jednostki formy rekreacji, możliwość utrzymywania mniej lub bardziej intensywnych kontaktów towarzyskich z rodziną czy znajomymi, mieszkającymi np. w innej miejscowości. Dla osób mieszkających na wsi, z dala od tras komunikacyjnych, warunkuje niekiedy nawet możliwość kontynuowania edukacji, korzystania z opieki zdrowotnej etc. Niekiedy posiadanie uprawnień do prowadzenia pojazdów mechanicznych pozwala na bardziej efektywną opiekę nad osobą starszą (np. poprzez możliwość dowożenia schorowanego członka najbliższej rodziny na zabiegi, rehabilitację etc.). W tym układzie oczywistym jest, że orzeczony przez sąd zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych ograniczać będzie obywatela w wolności decydowania o swoim życiu osobistym. Nadmienić tu tylko należy, że art. 47 Konstytucji RP został niedawno uznany przez Trybunał Konstytucyjny za adekwatny wzorzec do kontroli konstytucyjności ograniczeń wynikających z przepisów o ruchu drogowym (wyrok TK z 9 lipca 2009, SK 48/05, 108/7/A/2009).

15. Zważyć zatem należy, że dość kuriozalne są 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 skazanemu uprawnienia do prowadzenia pojazdów mechanicznych niezbędne były np. do dojazdów do szkoły czy pracy, częstokroć niegroźne i nie wiążące się z żadnymi skutkami przewinienia z art. 178a §2 k.k. skutecznie pozbawi go możliwości kontynuowania dalszej edukacji czy zarobkowania. Jedynie na marginesie warto tylko odnotować, że 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).

16. Zważyć przy tym należy, że poza kierującymi pojazdami mechanicznymi i niemechanicznymi, przepis art. 42 §2 k.k. w pewnych układach dotyczyć będzie również osób pieszych (o ile w stanie nietrzeźwości, odurzenia lub ze zbiegnięciem z miejsca zdarzenia spowodowały wypadek). Oczywistym jest zatem, że cechą wspólną wszystkich podmiotów objętych dyspozycją art. 42 §2 k.k., zakładającą ich jednakowe traktowanie, nie jest prowadzenie pojazdów ale właśnie stan nietrzeźwości, odurzenia lub zbiegnięcie z miejsca zdarzenia – jako zachowania godzące w bezpieczeństwo ruchu drogowego. W takim jednak układzie z oczywistych względów aktualizuje się kwestia oceny związku charakteru popełnionego przestępstwa z treścią orzekanego na podstawie art. 42 §2 k.k. zakazu – w kontekście wskazanych wcześniej celów tego środka karnego. Nie sposób uznać, że zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych orzeczony na przytoczonej wyżej podstawie normatywnej za czyny popełnione przez osoby piesze lub prowadzące pojazdy niemechaniczne faktycznie spełnia cele tego środka. Niewątpliwie przez swoją dolegliwość będzie miał na ogół znaczenie odstraszające 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 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 jakąkolwiek racjonalność w orzekaniu zakazu prowadzenia samochodów w takich układach sytuacyjnych, gdy sprawcą był rowerzysta, który być może nigdy i tak nie zdecydował się prowadzić pojazdu mechanicznego, ewentualnie – gdy krytycznego dnia właśnie świadomie zdecydowali się samochodu 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

popelnionego przestępstwa, proporcjonalne i adekwatne do jego wagi i charakteru – zwłaszcza jeśli w istotnym zakresie wpływa na życie osobiste jednostki (np. w zakresie uprawnień zawodowych, możliwości opieki nad osobą starszą). Wiązać się on 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 prawo obywatelskie, wyartykułowane w art. 47 Konstytucji RP, wydaje się być ewidentnie nadmierna – w stopniu, który nie da się przekonująco uzasadnić koniecznością ochrony konkurujących dóbr prawnych w demokratycznym państwie prawnym.

17. 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 oceną 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. Zauważyć tu jedynie dodatkowo należy, że zgodnie z art. 140 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r., nr 108, poz. 908 z późn. zm.) możliwe jest w określonych sytuacjach podjęcie przez starostę decyzji o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym. Wyeliminowanie z ruchu drogowego kierującego pojazdem rowerowym, który ma np. chorobę alkoholową czy którego cechy psychologiczne rodzą wątpliwości co do jego zdolności do bezpiecznego prowadzenia pojazdów mechanicznych, możliwe jest więc także środkami pozakarnymi – poprzez stwierdzenie na podstawie orzeczenia lekarskiego istnienia przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem czy też na podstawie orzeczenia psychologicznego, wydanego po przeprowadzeniu badania psychologicznego, istnienia przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem. Jeśli zatem nietrzeźwy rowerzysta zostanie skazany za czyn z art. 178a §2 k.k., wydaje się, że właśnie postępowanie administracyjne w sposób dostateczny pozwoli ocenić, czy konieczne jest także (dodatkowo) pozbawienie skazanego uprawnienia do prowadzenia pojazdów mechanicznych. Gdyby jednak nawet

stańc na stanowisku, że w pewnych sytuacjach ze względów prewencyjnych celowe będzie jednak ukaranie nietrzeźwego rowerzysty także zakazem prowadzenia pojazdów mechanicznych (a więc innego rodzaju aniżeli użyty przez sprawcę do czynu przestępnego), wprowadzenie choćby tylko zasady fakultatywnego w podobnych przypadkach orzekania takiego zakazu doprowadziłoby do istotnego 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 w ogóle 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 przecie – 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.

18. W aspekcie powyższych uwag zwrócić należy także uwagę na zapisy art. 10 ust. 1 i 2, art. 175 ust. 1 i art. 178 ust. 1 Konstytucji RP. Wszystkie te przepisy przywoływane są w doktrynie prawa jako adekwatne wzorce do oceny, czy w konkretnych sytuacjach poprzez wprowadzenie obligatoryjnego charakteru pewnych rozwiązań legislacyjnych, nie doszło faktycznie do naruszenia zasady trójpodziału władzy – poprzez pozbawienie organów władzy sądowniczej możliwości realizacji uprawnień tylko jej przynależnych i przekazanie decyzji o ich stosowaniu organom władzy ustawodawczej (P. Sarnecki, *Konstytucja ...*, s. 15). W szczególności chodzi tu o zbadanie, czy w sposób nadmierny nie doszło do ograniczenia prawa sądu do wymierzenia kary, która odpowiadałaby charakterowi i okolicznościom czynu oraz właściwościom sprawcy. Prowadziłoby to do unicestwienia „minimum wyłączności kompetencyjnej” wymiaru sprawiedliwości (A. Sakowicz, *Sankcja bezwzględnie oznaczona (uwagi krytyczne na tle art. 148 §2 k.k.)*, Państwo i Prawo z 2006 r., nr 10, s. 20 – 27; por. także E. Łętowska, *Kara za zabójstwo kwalifikowane – problematyka konstytucyjna*, Państwo i Prawo z 2006 r., nr 10, s. 5 i n.). Chociaż przypadki takiego niedopuszczalnego, nadmiernego

wkroczenia władzy ustawodawczej, jawią się najwyraźniej w sporadycznych przypadkach występowania w ustawie karnej sankcji bezwzględnie oznaczonej, oczywistym jest, że może ono mieć miejsce również w tych sytuacjach, w których ustawodawca sięga po środek karny o charakterze obligatoryjnym, narzucając sądowi jego stosowanie (choćby z pozostawieniem decyzji co do jego ostatecznej wysokości – w określonych ustawowo widełkach) nawet w tych sprawach, w których charakter czynu sprawcy czy jego warunki osobiste nie uzasadniają w ogóle sięgnięcia po taką formę represji prawnokarnej. Pamiętać tu zaś należy, że – w przeciwieństwie do kar – środki karne mają w założeniu pełnić pewne funkcje dodatkowe, wynikające z ich indywidualnego charakteru. W takim układzie sama decyzja o zastosowaniu środka karnego wyłączona jest ze sfery sprawowania wymiaru sprawiedliwości przez organy władzy sądowniczej i samowolnie narzucona przez ustawodawcę. Tym samym nadmiernie ogranicza sędziów w sprawowaniu swojego urzędu. Sądom powszechnym pozostawia się jedynie decyzję co do tego, jak bardzo dolegliwy ma być dla sprawcy ten środek karny, arbitralnie pozbawiając ich jednak w ogóle możliwości oceny, czy będzie on zasadnie stosowany. O ile trzeba zaakceptować w ramach zasady trójpodziału władzy (i z ograniczeniami wynikającymi np. z art. 2 czy art. 31 ust. 3 Konstytucji RP) prawo ustawodawcy do określenia rodzaju i wysokości kar za dane przestępstwo, w ocenie sądu pytającego kwestia obligatoryjności lub fakultatywności orzekania dodatkowo – obok kary - określonego środka karnego leżeć powinna w sferze decyzji niezawisłego sądu – przynajmniej w tych przypadkach (a takim jest właśnie objęty niniejszym pytaniem prawnym), gdzie związek pomiędzy zakresem środka karnego, a samym przestępstwem, za które ma on zostać wymierzony, jest raczej luźny i nietrudno sobie wyobrazić takie układy sytuacyjne, w których orzeczenie takiego środka będzie oczywiście niecelowe, nieracjonalne, nieadekwatne do charakteru czynu i osobowości sprawcy.

19. W realiach niniejszej sprawy zauważyć zatem należy, że wprowadzając obligatoryjny charakter art. 42 §2 k.k., ustawodawca w istocie arbitralnie wyłączył prawo sądu do oceny (tam, gdzie zajdą przesłanki do wydania wyroku skazującego), czy w konkretnym wypadku prowadzenia pojazdów mechanicznych w stanie nietrzeźwości lub w stanie odurzenia, orzeczenie wobec takiego sprawcy zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych jest w ogóle celowe, uzasadnione okolicznościami sprawy i cechami osobistymi sprawcy oraz czy jest zdatne do zrealizowania celów danego postępowania. Bez względu na to, czy sprawca w ogóle kiedykolwiek miałby jeszcze okazję stworzyć zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym jako kierowca samochodu lub motocykla, sąd ma obowiązek orzec wobec niego zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych – a więc tej kategorii pojazdów, których oskarżony w czasie czynu nie prowadził i których prowadzenia, zwłaszcza w sposób niebezpieczny, w dacie czynu w ogóle nie obejmował przecież swoim zamiarem. W ocenie sądu pytającego, obecne rozwiązanie legislacyjne oczywiście narusza zapisy wskazanych wcześniej zasad konstytucyjnych (art. 10 ust. 1 i 2, art. 175 ust. 1 i art. 178 ust. 1 Konstytucji RP) – bo uniemożliwia sądowi wybór w pełni trafnej represji prawnokarnej, bezwzględnie nakazując przy tym każdorazowo sięgać po środek karny, jaki w konkretnym układzie faktycznym w ogóle może nie być potrzebny i który może

nawet nie być zdatnym do realizacji celów danego postępowania. Zwraca tu uwagę, że w niniejszej sprawie oskarżony nie posiada nawet prawa jazdy obejmującego pojazdy mechaniczne. Nie ma również w aktach sprawy żadnych danych, które by pozwalały stwierdzić, że będzie on w przyszłości chciał prowadzić pojazdy mechaniczne czy że w przeszłości takie pojazdy kiedykolwiek prowadził. Brak jest także jakichkolwiek danych wskazujących na to, że jest on właścicielem lub posiadaczem takiego pojazdu. Bardzo niskie dochody, jakie oskarżony osiąga (k. 12 akt), dostatecznie uprawdopodobniają zaś pogląd, że w dającej się określić przyszłości nie będzie go nawet stać na posiadanie takiego pojazdu. W takim układzie zupełnie nie wiadomo, czemu w realiach niniejszej sprawy miałyby w ogóle służyć pozbawienie oskarżonego R O prawa do prowadzenia pojazdów mechanicznych.

20. 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 to przepisie 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., czy 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 oraz sprawiedliwości społecznej – bo objął taką samą represją zachowania o już na pierwszy rzut oka oczywiście różnym stopniu społecznej szkodliwości czynu, ich wadze i charakterze. Mieć oczywiście należy na względzie okoliczność, że jest to wynik techniki legislacyjnej przyjętej przez prawodawcę w kodeksie karnym z 1997 r., zgodnie z którą „w przypadku większości przewidzianych w kodeksie karnym środków karnych wskazuje ogólne przesłanki ich zastosowania, bez jednoczesnego odniesienia do poszczególnych typów czynów zabronionych” (P. Burzyński, *Ustawowe określenie sankcji karnej*, Warszawa 2008, s. 175). Trudno się jednak oprzeć wrażeniu, że taka technika legislacyjna narusza właśnie zasady wyrażoną w art. 2 oraz art. 31 ust. 3 Konstytucji RP, bo prowadzi do wprowadzenia w zakresie rozpatrywanego środka karnego identycznej represji dla podmiotów cechujących się wyraźnie różnymi cechami. Wydaje się, że nie można tego traktować w kategoriach naruszenia zasady równości (art. 32 ust. 1 Konstytucji RP), albowiem powyższa zasada koncentruje się na nierównym potraktowaniu podmiotów podobnych, a nie na równym potraktowaniu podmiotów odmiennych (L. Garlicki [w:] *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz*, Warszawa 2003, Komentarz do art. 32, s. 10). Niewątpliwie jednak tego typu sytuacja narusza zasadę sprawiedliwości, wynikającą z art. 2 Konstytucji RP – skoro sprawcy, którzy dopuścili się przestępstw o zupełnie różnym ze swej istoty ciężarze gatunkowym, w tym o diametralnie różnych skutkach społecznych, konfrontowani są z identyczną dolegliwością. Maksymalna wysokość możliwego do orzeczenia środka karnego za czyn z art. 178a §2 k.k. – z uwagi na jej nadmierną dolegliwość, niewspółmierną do niewielkiej społecznej szkodliwości samego czynu, wyrażonej zresztą w

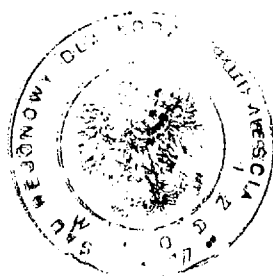
niewielkiej wysokości ustawowego zagrożenia za to przestępstwo, narusza przy tym dyspozycję art. 47 w zw. z art. 31 ust. 3 Konstytucji RP. Mieć oczywiście należy na uwadze istniejące prawo sądu do określenia każdorazowego zakresu represji, biorąc pod uwagę okoliczności każdej konkretnej sprawy. Zauważyć jednak należy, że skoro za czyn z art. 178a §2 k.k. grozi sprawcy – zgodnie z treścią art. 43 §3 k.k. (w zw. z art. 39 pkt. 7 k.k.) – środek karny w granicach od 1 roku do lat 10 to sąd musi każdorazowo zakładać, że tym samym ustawodawca przyjął, że będą i takie czyny z art. 178a §2 k.k., w zakresie których należałoby orzec zakaz prowadzenia pojazdów aż na lat 10. Nie budzi przecież wątpliwości, że to właśnie 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.

Na koniec uzupełnić ten wywód należy tylko pewnym odwołaniem się do hipotetycznego modelu, w którym ustawodawca nie sformułowałby osobnych sankcji co do każdego z typów rodzajowych czynów zabronionych, ale zdecydowałby się na takie skonstruowanie odpowiedzialności karnej w kodeksie karnym, w którym przewidziano by jedną sankcję obowiązującą dla wszystkich typów rodzajowych czynów zabronionych, zawartych w kodeksie karnym i wprowadzono rozwiązanie, że za każdy z czynów stypizowanych jako przestępstwo grozić może sprawcy alternatywnie: grzywna, kara ograniczenia wolności, kara pozbawienia wolności do lat 15, kara 25 lat pozbawienia wolności lub kara dożywotnego pozbawienia wolności. Kwestię zaś wyboru rodzaju i wysokości kary pozostawiono by w całości sądom powszechnym. Wydaje się, że w takim układzie oczywistym byłoby przecież naruszenie przez ustawodawcę zasad sprawiedliwości społecznej oraz proporcjonalności, bo opisane rozwiązanie legislacyjne prowadziłoby faktycznie do zrównania sytuacji prawnej sprawcy np. prowadzenia roweru w stanie nietrzeźwości i zabójstwa. Podobne zastrzeżenia, tylko w proporcjonalnie mniejszej skali, stawiać można właśnie obecnemu przepisowi art. 43 §3 k.k. – bo w żaden sposób nie różnicuje on sytuacji sprawców przestępstw o zupełnie różnym charakterze, a przy tym zbyt wysoko określa górną granicę możliwego do orzeczenia środka karnego dla czynów relatywnie drobnych, stypizowanych w art. 178a §2 k.k.

21. 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. _____, toczącej się przeciwko oskarżonemu R _____, O _____ 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, brak prawa jazdy uprawniającego do prowadzenia pojazdów mechanicznych, przy braku danych, aby oskarżony kiedykolwiek takie pojazdy faktycznie prowadził, 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) odpowiednio dolegliwym 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, powtórzyć należy, że 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 rozmiar represji karnej.

22. Sąd wnosi także o rozważenie możliwości połączenia przedmiotowego pytania prawnego z wcześniej skierowanym do Trybunału pytaniem w sprawie K 7/09 (zawisła w Trybunale pod sygn. akt P 24/09). Materia obu pytań jest w istocie tożsama, pytania zostały skierowane przez ten sam sąd, różne są tylko wskazywane w obu pytaniach wzorce konstytucyjne. Mając zaś na uwadze odpowiedź umocowanego przedstawiciela Sejmu w sprawie P 24/09, ocena konstytucyjności obu kwestionowanych przepisów art. 42 §2 k.k. oraz art. 43 §1 pkt. 1 (w zw. z art. 39 pkt. 3) bez zbadania ich zgodności także z art. 2, art. 47 w zw. z art. 31 ust. 3, art. 10 ust. 1 i 2, art. 175 ust. 1 i art. 178 ust. 1 Konstytucji RP byłaby oceną niepełną.
23. 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.).



Za zgodność świadczą
Kierownik Sekretariatu