

POSTANOWIENIE

Dnia 10 czerwca 2024 r.

Sąd Rejonowy w Jarosławiu – Wydział II Karny w składzie:

Przewodniczący: sędzia Damian Bar

na posiedzeniu bez udziału stron

w sprawie M B

oskarżonego o przestępstwo z art. 178a § 1 k.k.

w przedmiocie wystąpienia do Trybunału Konstytucyjnego z pytaniem prawnym

na podstawie art. 193 Konstytucji RP

p o s t a n a w i a

przedstawić Trybunałowi Konstytucyjnemu pytanie prawne co do zgodności aktu normatywnego z Konstytucją RP:

czy art. 178a § 5 k.k.

**- w zakresie w jakim obliuguje sąd karny do orzeczenia przypadku pojazdu –
jest zgodny z:**

- art. 2 Konstytucji RP,
- art. 21 ust. 1 Konstytucji RP,
- art. 31 ust. 3 Konstytucji RP,
- art. 32 ust. 1 Konstytucji RP,
- art. 45 ust. 1 Konstytucji RP,
- art. 64 ust. 2 Konstytucji RP
- art. 175 ust. 1 Konstytucji RP?

UZASADNIENIE

Do Sądu Rejonowego w Jarosławiu wpłynął akt oskarżenia zarzucający M B przestępstwo z art. 178a § 1 k.k., które wedle tezy oskarżenia miało zostać popełnione w ten sposób, że: „w dniu kwietnia 2024 r. prowadził w ruchu lądowym pojazd mechaniczny , znajdując się w stanie nietrzeźwości”.

Jak wynika z protokołów badania stanu trzeźwości analizatorem wydechu w organizmie oskarżonego znajdował się w alkohol

Oskarżony w toku postępowania przygotowawczego nie kwestionował sposobu przeprowadzonego badania trzeźwości, jak i wiarygodności uzyskanych wyników. Jednocześnie przyznał się do prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości.

Prowadzony przez niego pojazd mechaniczny – stanowił wyłączną własność innej osoby.

W przypadku wydania wyroku skazującego **obowiązkiem** sądu rozpoznającego niniejszą sprawę byłoby skorzystanie z unormowania określonego w art. 178a § 5 zdanie pierwsze k.k. wedle którego: „Sąd **orzeka przepadek**, o którym mowa w art. 44b, w razie popełnienia przestępstwa określonego w § 1 lub 4, chyba że zawartość alkoholu w organizmie sprawcy przestępstwa określonego w § 1 była niższa niż **1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo nie prowadziła do takiego stężenia**”.

Wedle zdania drugiego cytowanego przepisu: „Sąd może odstąpić od orzeczenia przepadku, jeżeli zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami” (art. 178a § 5 zdanie drugie k.k.). Zastosowanie przez Sąd Rejonowy w Jarosławiu przywołanego unormowania wymagałoby jednakże ustalenia, że zachodzi taki wypadek, co jednakże **nie miało miejsca** w rozpoznawanej przez sąd pytający sprawie.

Okoliczności podmiotowe i przedmiotowe czynu, jak również osobista sytuacja oskarżonego i jego rodziny mieszczą się bowiem w typowym zakresie. Zastosowanie wskazanego odstępstwa mogłoby nastąpić, gdyby wypadek pojazdu (*in concreto* motocykla) pociągnął dla oskarżonego wyjątkowo dotkliwe skutki, nieporównanie bardziej odczuwalne dla niego niż dla przeciętnego kierowcy będącego sprawcą występkę stypizowanego w art. 178a § 1 k.k. Nie sposób jednakże na kanwie rozpoznawanej sprawy dostrzec takich okoliczności, które uprawniałyby Sąd Rejonowy w Jarosławiu do zastosowania wyjątkowej regulacji jaką jest art. 178a § 5 zdanie drugie k.k. (o czym będzie jeszcze mowa w dalszej części rozważań).

W związku z faktem, że w przedmiotowej sprawie pozostającej w kognicji sądu pytającego pojazd mechaniczny, którym poruszał się oskarżony **nie stanowił jego własności** (lecz innej osoby) konieczne stałoby się skorzystanie z unormowania art. 44b § 2 zdanie pierwsze k.k. zgodnie z którym: *„Jeżeli w czasie popełnienia przestępstwa pojazd nie stanowił wyłącznej własności sprawcy albo po popełnieniu przestępstwa sprawca zbył, darował lub ukrył podlegający przypadkowi pojazd, **orzeka się wypadek równowartości pojazdu**”*. Kwestia sposobu ustalenia wartości pojazdu określona została przez ustawodawcę w art. 44b § 2 i § 3 k.k.

Wykorzystanie mechanizmu określania równowartości pojazdu aktualizuje się dopiero wówczas, gdy zaistnieją warunki wymienione w art. 44b § 2 zdanie pierwsze k.k., a więc pojazd nie należał do sprawcy lub nie stanowi jego wyłącznej własności w chwili orzekania. Należy przyjąć, że obliczanie równowartości i wypadek tak określonej kwoty pieniężnej stanowi wtórną dyspozycję wobec art. 178a § 5 k.k., a więc następuje wyłącznie wtedy, gdy zaistnieją materialnoprawne podstawy do orzeczenia wypadku.

Od udzielonej przez Trybunał Konstytucyjny odpowiedzi na postawione pytanie bezpośrednio zależy sytuacja oskarżonego, bowiem w przypadku stwierdzenia konstytucyjności kwestionowanej normy prawnej zostanie orzeczony kwotowy wypadek równowartości pojazdu mechanicznego (jako surogat wypadku pojazdu, który nie może być orzeczony ze względu na wyłączną własność motocykla innej osoby – art. 44b § 2 zdanie pierwsze k.k.), zaś w przypadku utraty mocy przepisu art. 178a § 5 k.k. na skutek wyroku Trybunału Konstytucyjnego, tego rodzaju sankcja (istotnie ingerująca w prawa majątkowe

oskarżonego) nie będzie orzekana i sąd rozpoznający sprawę poprzestanie na typowym katalogu kar i środków karnych sankcjonujących popełnienie występku stypizowanego w art. 178a § 1 k.k.

Wątpliwości Sądu Rejonowego w Jarosławiu budzi zgodność unormowania z ustawą zasadniczą, a rozważania w tym zakresie należy rozpocząć od ustalenia rzeczywistego charakteru przypadku pojazdu mechanicznego, który – w ocenie sądu pytającego – sprowadza się w istocie do uczynienia z niego **dotatkowej kary o charakterze ściśle majątkowym**, przy czym brak racjonalnych powodów do multiplikowania sankcji wynikających z popełnienia występku określonego w art. 178a k.k. Przyjęta konstrukcja prowadzi do kumulowania środków reakcji penalnej na popełnione przestępstwo, bowiem skazanie za występki z art. 178a § 1 lub § 4 k.k. determinuje nie tylko konieczność wymierzenia kary (grzywny, ograniczenia lub pozbawienia wolności), świadczenia pieniężnego w wysokości od 5 lub od 10 tys. złotych oraz obligatoryjnego środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów, lecz także – po wejściu w życie przepisu art. 178a § 5 k.k. w dniu 14 marca 2024 r. – także przypadku pojazdu, jeśli zawartość alkoholu w organizmie sprawcy przekracza ustaloną wartość.

O ile w przypadku dotychczas obowiązujących konsekwencji prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości dostrzegalne są różnorakie aksjologiczne funkcje każdego z instrumentów karnych, o tyle przypadek pojazdu mechanicznego, stanowiący *de facto* dodatkową karę godzącą w interesy finansowe sprawcy wydaje się być **zdublowanym instrumentem karnym**, niejako drugą karą pieniężną, co prowadzi do sztucznego dualizmu i podwójnego karania za ten sam czyn człowieka. Jednocześnie czytelność sentencji wyroku ulega osłabieniu, bowiem zdekodowanie pełnego rozmiaru sankcji płynących z popełnionego przez sprawcę czynu wymaga sumarycznego spojrzenia na kilka punktów orzeczenia.

Merytoryczna ocena materialnoprawnej specyfiki omawianej instytucji, sprowadzająca się do potraktowania przypadku pojazdu jako kary dodatkowej (której wysokość oderwana jest od racjonalnych przesłanek i niejako przypadkowa), pozostaje w sprzeczności z wyrażoną w ustawie wolą prawodawcy, który instrument ten nazwał przypadkiem, a przepisy go współtworzące zamieścił w części ogólnej kodeksu karnego w rozdziale Va zatytułowanym „Przypadek i środki kompensacyjne”. W ujęciu systemowym, po 1 lipca 2015 r., przypadek wraz ze środkami kompensacyjnymi uzyskał samodzielną pozycję w materialnym

prawie karnym i stanowi odrębny byt wobec kar, a także wobec środków karnych (spełniających inne cele w realizacji polityki kryminalno-prawnej). Nazywanie „przepadkiem” sankcji w postaci pozbawienia sprawcy posiadania pojazdu (lub kwoty odpowiadającej jego wartości rynkowej) jawi się jako pozorne, podważając **zaufanie obywateli do jakości stanowionego prawa** i nie może zyskać akceptacji w demokratycznym państwie prawa. Unormowanie wynikające z art. 178a § 5 k.k. nie zawiera bowiem typowych cech przypadku, którego istota tradycyjnie sprowadzać się powinna do utrudnienia, czy wręcz uniemożliwienia kontynuowania zabronionej działalności, przypadku przedmiotu przestępstwa, czy też korzyści majątkowej osiągniętej z czynu niedozwolonego. Zakwestionowana norma prawna pozostaje także w sprzeczności z wypracowanym w judykaturze standardem dotyczącym traktowania pojazdu jako przedmiotu czynności wykonawczej (*vide*: uchwała 7 sędziów Sądu Najwyższego z dnia 30 października 2008 r., I KZP 20/08).

Zastrzeżenia konstytucyjne budzi także stworzenie **sankcji bezwzględnie oznaczonej**, bowiem w wypadku zaistnienia warunków do orzeczenia przypadku pojazdu mechanicznego sąd karny **zobowiązany** jest to uczynić bez przeprowadzenia procesu indywidualizacji i dostosowania zastosowanego środka do osoby sprawcy i zaistniałego czynu zabronionego. Biorąc pod uwagę różną wartość pojazdów, którymi w chwili czynu będą poruszać się sprawcy występku z art. 178a k.k., dostrzegalna jest olbrzymia **dysproporcja** w nakazanym przez ustawę sposobie ukarania podmiotu tego przestępstwa. Sąd zobligowany jest do orzeczenia przypadku bez uwzględnienia dyrektyw wymiaru kary i innych środków przewidzianych w kodeksie karnym (określonych w art. 53-56 k.k.), lecz na zasadzie **prostego, mechanicznego automatyzmu**, co spowoduje, że dolegliwość poniesiona przez poszczególnych sprawców będzie **zróznicowana i oderwana od zakresu ich zawinienia**, stopnia społecznej szkodliwości czynu oraz warunków i właściwości osobistych sprawcy.

Obowiązywanie art. 178a § 5 k.k. prowadzi do sytuacji, że orzeczony przez sąd karny zakres represji wobec podsądnego nie pozostaje w zgodzie z zasadą adekwatności i proporcjonalności, lecz nosi znamiona losowości, bo głównym determinantem jej rozmiarów jest wartość pojazdu. Tymczasem nie da się wyprowadzić żadnego logicznego uzasadnienia, dlaczego kierowanie droższym pojazdem ma implikować wyższą dolegliwość płynącą z faktu skazania za jazdę w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. Etyczno-prawny

sprzeciw budzi sytuacja, w której sprawca poruszając się tańszym, a przez co niejednokrotnie przestarzałym technologicznie pojazdem, ma ponosić niższy wymiar globalnie rozumianej kary (zwłaszcza, że stopień bezpieczeństwa zapewnianego przez pojazd dla jego pasażerów i innych uczestników ruchu drogowego zwykle koreluje z jego wartością majątkową).

Zasadniczy katalog możliwych do orzeczenia kar w przypadku skazania za przestępstwo z art. 178a § 1 k.k. (rozszerzony w oparciu o dyspozycję art. 37a § 1 k.k.) obejmuje grzywnę, karę ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do lat 3. W przypadku popełnienia typu kwalifikowanego określonego w art. 178a § 4 k.k. ustawowy wymiar kary mieści się w przedziale od 3 miesięcy do 5 lat pozbawienia wolności. Tak ukształtowane ustawowe zagrożenie należy do stosunkowo niskiego (178a § 1 k.k.) lub przeciętnego (art. 178a § 4 k.k.) – jeśli wziąć pod uwagę całą systematykę części szczególnej kodeksu karnego. Z punktu widzenia norm ustrojowych to właśnie kara (a nie dodatkowe instrumenty penalne) powinna spełniać główną rolę w prawie karnym, dając organom wymiaru sprawiedliwości możliwość adekwatnej ingerencji w chronione konstytucyjnie dobra prawne sprawcy przestępstwa. Powinno to następować w sposób odpowiadający postulatowi wynikającemu z zasady prewencji indywidualnej, prewencji ogólnej oraz represyjności stanowiącej dolegliwość dla sprawcy i zaspokajającej społeczne poczucie sprawiedliwości. Wymierzając karę sąd ma mieć zagwarantowaną odpowiednią swobodę zakreśloną zasadami sędziowskiego wymiaru kary, a **przepis art. 178a § 5 k.k. jej pozbawia**. Rezultatem dalszego istnienia w obrocie prawnym dyspozycji art. 178a § 5 k.k. stanie się uczynienie z przypadku pojazdu najsurowszej dolegliwości, która jakościowo przewyższać będzie zwyczajny katalog kar i środków karnych, dotykając nie tylko osobę sprawcy przestępstwa, lecz w wielu przypadkach prowadząc także do destabilizacji finansowej jego rodziny.

Nie budzi aksjologicznych i konstytucyjnych wątpliwości obowiązek orzekania środka karnego w postaci świadczenia pieniężnego na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym i Postpenitencjarnej. Mimo, że *prima facie* stanowi on dodatkową dolegliwość dla sprawcy przestępstwa z art. 178a k.k., to jednakże głębsze spojrzenie na cel przepisu pozwala dostrzec, że słuszną wolą ustawodawcy stało się zobowiązanie sprawcy do przekazania własnych środków pieniężnych na określone w ustawie cele wiążące się z funkcjonowaniem Funduszu Sprawiedliwości. Oczywistym jest zakres ujemnych skutków materialnych

i społecznych będących konsekwencją wypadków drogowych, które statystycznie częściej powodowane są przez nietrzeźwych/odurzonych kierowców z uwagi na wpływ alkoholu i innych substancji psychoaktywnych na psychomotoryczne zdolności człowieka. Spowodowane m.in. przez nietrzeźwych kierowców wypadki drogowe determinują nie tylko olbrzymie koszty związane z leczeniem ofiar, lecz także w długoterminowej perspektywie pogarszają jakość ich życia, prowadząc do inwalidztwa, ograniczenia możliwości zarobkowania i realizowania ról społecznych. Istnieje więc aksjologiczne powiązanie pomiędzy czynem godzącym w bezpieczeństwo w komunikacji, a obowiązkiem poniesienia przez sprawcę świadczenia finansowego, którego wysokość może być odpowiednio miarkowana.

Podobnie obligatoryjny środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów jawi się jako proporcjonalny i uzasadniony w demokratycznym państwie prawa, stanowiąc dla nietrzeźwych kierowców wymierną dolegliwość, która ma zniechęcać ich do popełniania omawianego występku. Niejednokrotnie majątni sprawcy posiadają możliwość opłacenia kar finansowych, a dopiero wizja pozbawienia ich uprawnień do kierowania pojazdami skutecznie odstrasza od czynu zabronionego.

Przedstawione wyżej aksjologiczne uzasadnienie poszczególnych instrumentów penalnych zestawione z kwestionowaną regulacją art. 178a § 5 k.k. pozwala unaocznic, że *ratio legis* przypadku pojazdu mechanicznego jawi się jako nieznajdujące dostatecznych podstaw konstytucyjnych rozwiązanie noszące znamiona populizmu prawniczego.

Analiza cech przypadku pojazdu mechanicznego przemawia za potraktowaniem go jako *sui generis* kary dodatkowej mającej wymiar dolegliwości majątkowej. Wprowadzając ten instrument penalny do polskiego porządku prawnego ustawodawca doprowadził do zbyt dużego zwielokrotnienia sankcji dla sprawcy występku z art. 178a k.k., zaburzając w ten sposób jednoznaczność i czytelność zarówno norm prawa karnego jak i wydawanych na ich podstawie wyroków sądów. Majątkowy charakter wprowadzonego 14 marca 2024 r. rozwiązania uwypukla konieczność orzeczenia przypadku równowartości pojazdu w sytuacjach określonych w art. 44b § 2 k.k.

Dorobek doktryny prawa karnego nakazuje w każdym przypadku uwzględniać sytuację materialną sprawcy i relatywizować wymiar kary pieniężnej do jego zamożności, w tym posiadanego majątku, możliwości zarobkowych

i zobowiązań związanych z utrzymaniem rodziny. Tymczasem kwestionowana instytucja stanowi wyłom od tej zasady, prowadząc do niczym nieuzasadnionego **różnicowania** sytuacji prawnej nietrzeźwych kierowców, którzy poniosą dolegliwość proporcjonalną do wartości ich pojazdów. Kryterium wartości pojazdu godzi w obowiązującą w prawie karnym zasadę winy, bowiem wymiar represji nakładanej na sprawcę staje się w istocie niezależny od jego czynu, opierając się wyłącznie na wartości pojazdu, która – w globalnym ujęciu – nabiera cech przypadkowości. Uczynienie z wartości pojazdu głównego kryterium rzutuującego na rozmiar dolegliwości poniesionej na skutek czynu zabronionego przez sprawcę uznać należy za przejaw nieracjonalnej polityki karnej, która oderwana zostaje od pragmatycznych i ideologicznych założeń, przez co narusza art. 32 ust. 1 oraz 62 ust. 2 ustawy zasadniczej.

Jak wynika z danych Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnego Samar – w 2023 r. średnia ważona cena nowych samochodów osobowych wyniosła 173 tys. złotych. Dotyczy to jednakże pojazdów nowych, a zgodnie z raportem „Vehicles in use. Europe 2023” sporządzonym przez organizację ACEA (Europejskie Stowarzyszenie Producentów Pojazdów) średnia wieku samochodu w Polsce to 14,5 roku. Bez wdawania się w dalsze analizy ekonomiczne dotyczące wartości pojazdów poruszających się po polskich drogach należy stwierdzić, że wartość pojazdów prowadzonych przez nietrzeźwych kierujących znacząco się różni w zależności od danego przypadku. W konsekwencji, mimo zbliżonych okoliczności popełnienia przestępstwa pewna grupa sprawców na skutek przestępstwa utraci składnik majątkowy o wartości przykładowo 4 tys. złotych, inna zaś o wartości 800 tys. złotych. Doprowadza to do naruszenia **zasady równości wobec prawa** (art. 32 ust. 1 Konstytucji RP), bowiem zbliżone ciężarem gatunkowym czyny wywołują diametralnie różne następstwa dla sfery majątkowej skazanego, co dzieje się bez żadnych racjonalnych podstaw.

Zwolennicy orzekania przepadku podnosić mogą argument, że wartość kierowanego przez oskarżonego pojazdu pozostaje w proporcji do jego zamożności. Tego typu rozumowanie jawi się jako nadmierne uproszczenie, stanowiąc arbitralną hipotezę nieznajdującą odzwierciedlenia w rzeczywistości. Zauważyć przy tym należy, że utrzymanie kwestionowanego rozwiązania mogłoby w dalszej perspektywie prowadzić do wytworzenia w osobach dopuszczających się jazdy w stanie nietrzeźwości nawyku korzystania z gorzej wyposażonych, wyeksploatowanych albo uszkodzonych, a więc tańszych pojazdów (by ograniczać

prawnokarne konsekwencje skazania), co dodatkowo godziłoby w bezpieczeństwo w komunikacji.

Ustawodawca nie przewidział szczególnego celu, na który przeznaczane będą dochody uzyskane ze spieniężenia pojazdów objętych przepisami, w związku z czym środki te trafią do ogólnej puli Skarbu Państwa. O ile przeznaczenie tych środków pieniężnych na ważny cel społeczny związany z pomocą ofiarom wypadków mogłoby pozwalać na rozważania, czy tego typu unormowanie nie stanowi swoistego rozwiązania solidarnościowego, o tyle uczynienie z niego typowego dochodu państwa uwypukla podnoszone w przedmiotowym pytaniu prawnym wątpliwości.

Uwzględnienie polskich realiów społeczno-majątkowych pozwala postawić wątpliwość, czy orzeczenie przepadku pojazdu nie będzie stanowiło nieuprawnionego **rozszerzenia** odpowiedzialności karnej poza osobę sprawcy na członków jego najbliższej rodziny, z którymi prowadzi wspólne gospodarstwo domowe? Oczywistym jest, że ujemne dolegliwości wynikające z wymierzenia sprawcy przestępstwa kary zawsze pogarszają sytuację faktyczną jego bliskich i jest to nieunikniona oraz naturalna konsekwencja skazania. Niemniej ustawodawca kształtując politykę karną powinien minimalizować możliwość zaistnienia sytuacji, gdy dany instrument penalny będzie stanowił nadmierną ingerencję w prawa osób bliskich wobec sprawcy, poprzez wyrządzenie im niezasłużonej szkody majątkowej i organizacyjno-bytowej. Unormowanie obligujące do orzeczenia przepadku pojazdu mechanicznego zdaje się pomijać fakt, że samochód osobowy zwykle jest istotnym składnikiem materialnym, na zakup którego pieniądze odkładane są w długim horyzoncie czasowym przez członków całej rodziny, bez względu na to, kto formalnie stanie się stroną umowy i zostanie uwidoczniony w centralnej ewidencji pojazdów jako jego właściciel. Rodzi to też praktyczne konotacje w przypadku, gdy pojazd zostaje zarejestrowany na jednego z małżonków, a nabycie nastąpiło do majątku wspólnego objętego wspólnością małżeńską (art. 31 k.r.o.). Pozbawienie sprawcy środka transportu może w niekorzystny sposób odbić się na całej rodzinie, która nie tylko straci oszczędności wyłożone na jego zakup (lub budżet domowy obciążony będzie dalszą płatnością zaciągniętego na ten cel kredytu), ale także może doznać wykluczenia transportowego, zwłaszcza w gorzej skomunikowanych prowincjonalnych terenach kraju. Z tychże powodów sąd zadający pytanie prawne dostrzega w kwestionowanej normie prawnej fragmenty

odpowiedzialności zbiorowej, godzącej w fundamentalną dla prawa karnego materialnego zasadę odpowiedzialności indywidualnej (osobistej).

Orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego wielokrotnie wyjaśniało, że w świetle regulacji Konstytucji RP niedopuszczalne jest stosowanie w prawie karnym sankcji bezwzględnie oznaczonej, a taki charakter ma przepadek pojazdu. Sąd karny orzekając o odpowiedzialności nietrzeźwego kierowcy pozbawiony jest swobody w tym zakresie i musi (w typowym przypadku, przy przeciętnym stopniu winy i społecznej szkodliwości czynu, po spełnieniu wymogów co do zawartości alkoholu w organizmie) orzec przepadek pojazdu. Nie ma możliwości zindywidualizowania sankcji do konkretnego sprawcy, jego właściwości i warunków osobistych. Pozbawienie możliwości rozważenia przez władzę sądowniczą okoliczności łagodzących i obciążających i stosowanie ściśle oznaczonej sankcji uznać należy za niedopuszczalny automatyzm, sprowadzający rolę sędziego do urzędnika mechanicznie wykonującego polecenia ustawodawcy w zakresie polityki karnej. Sąd karny pozbawiony został możliwości miarkowania wymiaru dolegliwości przewidzianej dla sprawcy poprzez uprawnienie do orzeczenia przepadku określonej kwoty pieniężnej, która stanowiłaby równowartość ułankowo określonej części wartości pojazdu (na przykład płynna granica od 10 do 80% wartości pojazdu, co pozwoliłoby na elastyczną reakcję karną w przypadku drogowych pojazdów). Kwestionowane unormowanie narusza prawo do sądu, pozbawiając podsądnych możliwości sprawiedliwego rozpoznania sprawy (art. 45 ust. 1 Konstytucji RP) i wymierzenia sprawiedliwości przez sąd powszechny (art. 175 ust. 1 Konstytucji).

Ustawodawca przewidział możliwość odstąpienia od przepadku pojazdu przez sąd karny, jeżeli zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami (art. 178a § 5 zdanie drugie k.k.). Posłużono się więc klauzulą generalną, pozostawiając judykaturze dobór właściwych kryteriów odstąpienia od przepadku. Przywołane odstępstwo, choć istotnie liberalizuje restrykcyjność kwestionowanego przepisu, nie może jednakże zmieniać wyrażonej w niniejszym pytaniu prawnym konstatacji o niekonstytucyjności przepadku pojazdu w obecnie obowiązującym kształcie. Właściwy odczyt kwestionowanej normy prawnej prowadzi bowiem do stwierdzenia, że orzeczenie przepadku jest obligatoryjne, chyba że w postępowaniu ujawni się „wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami”. Literalne brzmienie przepisu nakazuje więc orzekać przepadek zawsze, a odstąpienie od niego nabiera marginalnego znaczenia

dla ogółu typowych spraw sądowych, o czym świadczy posłużenie się przez ustawodawcę podwójnym kwantyfikatorem (desygnaty: „wyjątkowy” i „szczególny”). Ustawodawca podkreśla wyjątkowy charakter klauzuli liberalizującej, a w prawoznawstwie nie ma sporów, co do tego, że wyjątków nie wolno interpretować rozszerzająco (*exceptiones non sunt extendendae*). Tak ukształtowane brzmienie przepisu wyklucza możliwość odstępstwa od przepadku w przeważającej większości spraw rozpoznawanych przez sądy karne. Daleko idące i dotkliwe skutki przepadku pojazdu są immanentnym następstwem każdego przepadku pojazdu, więc skorzystanie z odstępstwa wymaga wystąpienia ponadnormatywnych uciążliwości w odpowiednio wysokim nasileniu.

Zauważyć również należy, że w przypadku odstąpienia od przepadku pojazdu brak jest możliwości wydania substytucyjnego rozstrzygnięcia w to miejsce. Prowadzi to do zaburzenia harmonii aksjologicznej przepisów, bowiem statystyczna większość sprawców utraci pojazd, zaś podmioty cechujące się wyjątkowymi okolicznościami nie poniosą tego rodzaju dolegliwości i nie będzie możliwe orzeczenie wobec nich alternatywnej sankcji, która mogłaby zostać wymierzona w adekwatnej wysokości. Alternatywa taka przewidziana jest jedynie w sytuacji, gdy sprawca prowadził niestanowiący jego własności pojazd mechaniczny wykonując czynności zawodowe lub służbowe polegające na prowadzeniu pojazdu na rzecz pracodawcy (art. 44b § 4 k.k.). Wówczas możliwe jest orzeczenie świadczenia pieniężnego. Podniesiony w tym miejscu argument uwypukla, że zakwestionowana instytucja stanowi sankcję bezwzględnie oznaczoną, pozbawia sąd karny możliwości indywidualizacji wymiaru represji i wypacza przez to istotę sprawowania wymiaru sprawiedliwości przez sądy.

Warto w tym miejscu podkreślić, że klauzula liberalizująca o identycznej treści została zawarta w art. 42 § 3 *in fine* k.k., pozwalając na odstąpienie od obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych dożywotnio w razie zachodzenia wyjątkowego wypadku, uzasadnionego szczególnymi okolicznościami, a mimo to Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia 4 czerwca 2024 r. wydanego w sprawie o sygn. SK 22/21 stwierdził zakresową niekonstytucyjność badanego w tamtym postępowaniu przepisu.

Kompleksowa ocena całości uregulowań związanych z bytem art. 178a § 5 k.k. pozwala dostrzec kolejną wadę, która dyskwalifikuje tę instytucję. Stosownie do brzmienia art. 44b § 4 k.k.: „*Przepadku pojazdu mechanicznego oraz przepadku*

równowartości pojazdu określonego w § 2 nie orzeka się, jeżeli sprawca prowadził niestanowiący jego własności pojazd mechaniczny wykonując czynności zawodowe lub służbowe polegające na prowadzeniu pojazdu na rzecz pracodawcy. W takim wypadku sąd orzeka nawiązkę w wysokości co najmniej 5000 złotych na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej”. Zauważyć należy, że wedle art. 43a § 1 *in fine* k.k. świadczenia nie może przekroczyć 60 tys. złotych. Dochodzi więc do poważnej nierównowagi w konsekwencjach skazania dla sprawcy, który poruszał się pojazdem stanowiącym jego własność, względem sprawcy, który poruszał się pojazdem pracodawcy wykonując swoje obowiązki pracownicze. W tym drugim przypadku maksymalne świadczenie będące substytutem przepadku nie może przekroczyć 60 tys. złotych, podczas gdy wymiar ujemnych skutków finansowych dla nietrzeźwego kierowcy poruszającego się własnym pojazdem jest w zasadzie **nielimitowany**, bowiem jej wykładnikiem jest wyłącznie wartość pojazdu. W ten sposób ukształtowana instytucja godzi w normy ustrojowe, różnicując sytuację skazanych bez występowania obiektywnych okoliczności przemawiających za odmiennym ich potraktowaniem przez wymiar sprawiedliwości.

Nadmienić należy, że sądowi zadającym pytanie znane są prace legislacyjne zmierzające do liberalizacji treści art. 178a § 5 k.k., jednakże czas ich dokonania nie jest znany, a niniejsza sprawa (jak każda inna) powinna być rozpoznana bez nieuzasadnionej zwłoki (art. 45 ust. 1 Konstytucji RP). Nawet jeśli dojdzie do zapowiadanej zmiany kwestionowanego przepisu, to z nowej treści będą mogli – w oparciu o art. 4 § 1 k.k. – skorzystać jedynie ci sprawcy, których postępowania nie będą prawomocnie zakończone na chwilę wejścia w życie ewentualnej nowelizacji. Tymczasem podmioty wobec których przepadek pojazdu uprawomocni się przed tą chwilą będą pozbawione możliwości uwolnienia się od konsekwencji płynącej z obowiązywania art. 178a § 5 k.k. w chwili ich czynu oraz w chwili orzekania.

Wydanie wyroku stwierdzającego niekonstytucyjność art. 178a § 5 k.k., nawet po jego modyfikacji usuwającej wątpliwości co do zasad ustrojowych, otworzy drogę do wznowienia postępowania na zasadzie art. 540 § 2 k.p.k. i konwalidacji pierwotnego orzeczenia dokonującego przepadku.



Na oryginale właściwe podpisy
Za zgodność: 17.07.2024
Staższy protokolant sądowy

Ewelina Olskiewicz