

KATARZYNA ŁUCARZ

Uniwersytet Wrocławski

WYBRANE ASPEKTY ZAKAZU PROWADZENIA POJAZDÓW
ORZEKANEGO JAKO ŚRODEK PROBACYJNY

Chcąc rozszerzyć podstawy prawne stosowania zakazu prowadzenia pojazdów, ustawodawca dokonał istotnej zmiany w sposobie jego regulacji i wprowadził do kodyfikacji karnej z 1997 roku nieznany dotąd przepis art. 67 § 3, który zakłada, iż w razie warunkowego umorzenia postępowania sąd może orzec między innymi także środek stanowiący przedmiot niniejszych rozważań. Rozwiązanie powyższe powitano z niemalym entuzjazmem, przyjmując niemal powszechnie, że w ten sposób również sama instytucja warunkowego umorzenia postępowania odegra nieco większą niż dotychczas rolę w sprawach o przestępstwa komunikacyjne¹. Nie wchodząc jeszcze w szczegóły przywołanej regulacji, należałoby przypomnieć, na zasadzie koniecznej w tym miejscu dygresji, że warunkowe umorzenie postępowania wraz z pozostałymi środkami związanymi z poddaniem sprawcy próbie, tworzy obecnie formalnie wyodrębnioną grupę środków reakcji karnoprawnej, a jej istota sprowadza się najogólniej do powstrzymania od wymierzenia, odroczenia wykonania kary tudzież zwolnienia z odbycia reszty tej ostatniej, przy jednoczesnym zachowaniu warunku poddania sprawcy próbie. Dowodzi tego zresztą już sama terminologia ustawowa, wszak instytucje, o których tu mowa, zawierają w swej nazwie określenie „warunkowe”. I chociaż sam ustawodawca w uzasadnieniu projektu rządowego² zastrzega, że żadna z nich nie odpowiada dokładnie anglosaskiemu wzorcowi *probation*³, to jednak

¹ W piśmiennictwie podkreślano, że brak takiej możliwości na gruncie Kodeksu karnego z 1969 roku poważnie ograniczał stosowanie instytucji warunkowego umorzenia postępowania w odniesieniu do sprawców wypadków drogowych. Tak m.in. A. Zoll [w:] *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz do art. 1–116 k.k.*, red. A. Zoll, Warszawa 2012, s. 928; A. Marek, *Prawo karne. Zagadnienia teorii i praktyki*, Toruń 1997, s. 294; A. Wdzięczna, *Warunkowe umorzenie postępowania karnego w świetle koncepcji sprawiedliwości naprawczej*, Toruń 2010, s. 193.

² Uzasadnienie rządowego projektu Kodeksu karnego w: *Kodeks karny. Kodeks postępowania karnego. Kodeks karny wykonawczy. Nowe kodeksy karne z 1997 r. z uzasadnieniami*, Warszawa 1997, s. 160.

³ Por. Z. Gostyński, *Obowiązek naprawienia szkody w nowym ustawodawstwie karnym*, Zakamycze 1999, s. 133–134.

można zaryzykować i powiedzieć, że właśnie ów okres próby stanowi wspólny mianownik, który mimo pewnego zróżnicowania w zakresie uregulowań dotyczących obowiązków próby, dozoru czy wreszcie stosowania na różnych etapach procesowych, przesądza o możliwości zaliczenia konkretnego środka do kategorii prawnej określanej zwyczajowo probacyjną. Skoro zaś istotną cechą każdego ze środków unormowanych w rozdziale VIII k.k. jest poddanie sprawcy próbie i uzależnienie od jej wyniku dalszego losu procesu, właściwe będzie też spostrzeżenie, że wszystkie one stapiają się w gruncie rzeczy w jedno pojęcie środka związanego z poddaniem sprawcy próbie. Przy takim z kolei podejściu bez znaczenia pozostaje z reguły to, czy towarzyszy im jednocześnie nałożenie na sprawcę dodatkowych obowiązków oraz oddanie go pod dozór kuratora, czy też nie. Zarówno w jednym, jak i w drugim przypadku probacyjny charakter wyżej wymienionych instytucji wydobywa przecież możliwość podjęcia postępowania karnego, zarządzenia wykonania zawieszony kary bądź konieczność odbycia jej, która aktualizuje się za sprawą negatywnego wyniku okresu próby.

Podzielając przeto w pełni pogląd, że to okres próby nadaje właściwy sens instytucjom objętym zakresem regulacji rozdziału VIII k.k., nie można zarazem tracić z pola widzenia faktu, iż bywa on niekiedy wzbogacany także o dodatkowe elementy, które w piśmiennictwie prawniczym zwykło się określać mianem środków ewentualnie obowiązków o charakterze probacyjnym. Nie wymieniając ich w tym miejscu szczegółowo, ograniczymy się jedynie do stwierdzenia, że dzieje się to przede wszystkim dlatego, że wykazują one niemałe podobieństwo do zobowiązań prawno-karnych o wyraźnie resocjalizacyjnym celu ich nałożenia. U ich podstawy leży bowiem przekonanie, że nawet bez tytułu egzekucyjnego, poprzez samą groźbę, czy to podjęcia warunkowo umorzonego postępowania, czy wykonania warunkowo zawieszony kary, czy wreszcie odwołania przedterminowego zwolnienia wywołany zostanie zamierzony skutek wychowawczy i sprawca w rezultacie naprawi szkodę wyrządzoną czynem przestępnym. Takie spojrzenie na naturę wskazanych obowiązków pozwala doktrynie prawa karnego zaliczyć je do prawno-karnych środków oddziaływania resocjalizacyjnego zastępujących w pewnym sensie tradycyjne środki represji karnej. W rezultacie też nakładanie tych zobowiązań powinno z jednej strony wypływać z potrzeby dania zadośćuczynienia pokrzywdzonemu i społeczeństwu za krzywdy lub szkody wyrządzone przestępstwem, z drugiej natomiast uwzględniać cel wychowawczy, jaki się chce osiągnąć wobec sprawcy. W każdym razie nikt nie ma już dzisiaj wątpliwości, że jako element składowy reakcji karnej na przestępstwo powinny one przede wszystkim wzmacniać wychowawcze oddziaływanie okresu próby w kierunku stabilizacji jego prawidłowych postaw wobec dóbr chronionych prawem⁴ i na tej drodze weryfikować pozytywną prognozę krymino-

⁴ K. Leżak, *Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 23 maja 2006 r., I KZP 6/06*, PS 2007, z. 1, s. 119; A. Zoll, [w:] *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz do art. 1–116 k.k.*, Warszawa 2007, s. 839; T. Kozioł, *Warunkowe umorzenie postępowania karnego*, Warszawa 2009, s. 182.

logiczną, chociaż nie da się zaprzeczyć, że niektóre z nich mogą realizować ponadto inne jeszcze zadania. W odniesieniu do zakazu prowadzenia pojazdów chodzi przykładowo o funkcję prewencyjną, przy świadczeniu zaś pieniężnym o funkcję sprawiedliwościową, z kolei naprawieniu szkody przypisać można właściwą dlań funkcję kompensacyjną.

Przechodząc od tych ogólnych uwag do rozważań bardziej już szczegółowych, trzeba zaznaczyć, że wprowadzenie możliwości orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w ramach warunkowego umorzenia zrodziło niemalże wcale wątpliwość co do prawnego charakteru tego ostatniego. Pojawiło się bowiem pytanie, czy zakaz prowadzenia pojazdów przewidziany w art. 67 § 3 k.k. wciąż jest tym samym środkiem karnym, o którym mowa w art. 39 pkt 3 k.k., czy też może mamy tutaj do czynienia z zupełnie odrębnym obowiązkiem probacyjnym. Dodajmy tylko, że kwestia ta zdaje się nabierać szczególnego znaczenia zwłaszcza w kontekście przesłanek jego orzekania. Chodzi tu bowiem o ustalenie, czy przesłanki zakazu prowadzenia pojazdów przewidziane w art. 42 § 1 k.k., a w szczególności charakter popełnionego przestępstwa, mogą być bez większych zastrzeżeń stosowane także wówczas, gdy towarzyszy on warunkowemu umorzeniu postępowania karnego. Nakładanie obowiązków probacyjnych, o czym wspomniano już wcześniej, rządzi się wszak swoimi prawami i nakierowane jest w głównej mierze na poprawę sprawcy. Stąd i obowiązki okresu próby niekoniecznie muszą pozostawać w pożądanej korelacji z popełnionym przez sprawcę czynem karalnym. Spoglądając na zakaz prowadzenia pojazdów z tej właśnie perspektywy, można by zatem przyjąć za uprawnioną również taką interpretację, w myśl której ów zakaz mógłby być orzekany nawet wtedy, kiedy sprawca w ogóle nie popełniłby przestępstwa komunikacyjnego. Nie potrzeba chyba szerzej wywodzić, że taki sposób rozumienia formuły zakazu prowadzenia pojazdów poważnie kłóciłby się z podstawowym jego przesłaniem, w myśl którego ma on służyć zwalczaniu nie każdej przestępczości, lecz jedynie tej, która wprost dotyczy komunikacji. Wyłączając z ruchu osoby, które nie dają gwarancji bezpiecznego w nim uczestniczenia, udaremnia on przecież podjęcie szkodliwej działalności podobnej do tej, która wyraziła się w popełnionym przestępstwie⁵. Osoby, wobec których został on

⁵ Na preponderancję prewencji szczególnej przy wymiarze zakazu prowadzenia pojazdów wskazywał SN. W wytycznych w sprawach o przestępstwa drogowe mowa jest o tym, że „Orzeczenie fakultatywnej kary przewidzianej w art. 43 § 1 k.k. [obecnie art. 42 § 1 k.k. — podkreślenie moje K.L.] celowe jest wtedy, gdy w czasie popełnienia przestępstwa ujawnią się takie właściwości osobiste sprawcy będącego kierowcą, z których wynika, że nie daje on gwarancji bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym” (Uchwała SN z dnia 28 lutego 1975 r., V KZP 2/75, OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33). Podobne stanowisko prezentuje też doktryna prawa karnego. W tym zakresie por. zwłaszcza K. Buchała, *Z zagadnień sądowego wymiaru kary za przestępstwa drogowe*, NP 1968, nr 5, s. 741; J. Blaim, *Kilka uwag na tle orzecznictwa sądów I instancji w sprawach przestępstw drogowych*, PP 1973, z. 4, s. 25; W. Tomczyk, *O bezpieczeństwo i porządek w komunikacji (Nowe wytyczne SN w sprawach o przestępstwa drogowe)*, ZW 1975, z. 3–4, s. 47.

zastosowany, nie prowadzą bowiem z reguły pojazdu, a tym samym pozbawione są możliwości ponownego popełnienia przestępstwa komunikacyjnego⁶.

Już z tego, co dotychczas powiedziano, wynika, że nie sposób postrzegać zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego przy okazji warunkowego umorzenia postępowania wyłącznie w kategoriach obowiązku probacyjnego w ścisłym tego słowa znaczeniu. Wszak posiada on nieco inny charakter aniżeli obowiązki probacyjne *sensu stricto*. Stanowisko powyższe znajduje zresztą mocne wsparcie w literalnym brzmieniu art. 67 § 3 k.k., zgodnie z którym „umarzając warunkowo postępowanie karne, sąd nakłada na sprawcę obowiązek naprawienia szkody w całości lub części, a w miarę możliwości również obowiązek zadośćuczynienia za doznaną krzywdę, albo zamiast tych obowiązków orzeka nawiązkę; sąd może nałożyć na sprawcę obowiązki wymienione w art. 72 § 1 pkt 1–3 lub 5–6 b, 7a lub 7b, a ponadto orzec świadczenie pieniężne wymienione w art. 39 pkt 7 lub zakaz prowadzenia pojazdów, wymieniony w art. 39 pkt 3, do lat 2”. Umieszczenie zakazu prowadzenia pojazdów w grupie środków wymienionych w art. 67 § 3 k.k. po spójniku „a” i wyrażeniu „ponadto” nie jest w każdym razie zabiegiem przypadkowym. Z faktu posłużenia się partykułą „ponadto” jako kryterium demarkacji obowiązków probacyjnych i środków karnych zdaje się bowiem jasno wynikać intencja ustawodawcy co do sposobu jego traktowania⁷. A jest nią bez wątplenia brak zgody na to, aby utożsamiać zakaz prowadzenia pojazdów z obowiązkiem probacyjnym. Nie bez powodu przecież odwołał się on do przepisu art. 39 pkt 3 k.k., który zawiera katalog środków karnych. Gdyby ustawodawcy chodziło o coś przeciwnego, użyłby zapewne nazwy własnej, tak jak to uczynił w przypadku obowiązku naprawienia szkody, który orzeka się przy warunkowym umorzeniu, jednakże nie w charakterze środka karnego. Na odmienną naturę zakazu prowadzenia pojazdów, orzeczanego w sytuacji, w której postępowanie zostaje warunkowo umorzone, wskazuje również brak możliwości modyfikacji jego zakresu czy też granic temporalnych w okresie próby⁸. Przepis art. 74 § 2 k.k., mający odpowiednie zastosowanie do obowiązków nakładanych w związku z wa-

⁶ R. Góral, *Praktyka sądów w sprawach o prowadzenie pojazdów w stanie nietrzeźwości*, ZK-A 1968, nr 4, s. 39.

⁷ Zob. W. Marcinkowski, *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 4 grudnia 2003 r.*, WA 55/03, Prokurator 2004, nr 1, s. 54; R.A. Stefański, *Świadczenie pieniężne jako środek probacyjny*, Probacja 2009, nr 3–4, s. 6; wyrok SN z dnia 4 grudnia 2003 r., WA 55/03, OSNKW 2004, nr 2, poz. 21; uchwałę SN z dnia 23 maja 2006 r., I KZP 6/06, OSNKW 2006, nr 6, poz. 56. Odmiennie B. Polańska, T. Kozioł, *W sprawie określenia terminu spełnienia świadczenia pieniężnego stosowanego w ramach warunkowego umorzenia postępowania*, CzPKiNP 2008, z 2, s. 217.

⁸ B. Kunicka-Michalska [w:] E. Bieńkowska, B. Kunicka-Michalska, G. Rejman, J. Wojciechowska, *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, Warszawa 1999, s. 1082; Z. Sienkiewicz [w:] M. Bojarski, J. Giezek, Z. Sienkiewicz, *Prawo karne materialne. Część ogólna i szczególna*, Warszawa 2007, s. 322.

runkowym umorzeniem postępowania karnego na mocy art. 63 § 4 k.k., dotyczy bowiem tylko tych, które zostały w nim enumeratywnie wymienione⁹.

Nie inaczej przedstawia się sprawa z ujmowaniem zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanej w ramach warunkowego umorzenia postępowania w charakterze środka karnego. Nie przekonuje wszak stanowisko, iż użycie przez ustawodawcę zwrotu „może orzec” wystarcza już samo w sobie do nadania zakazowi takiego właśnie statusu prawnego¹⁰. Zgodzić się co prawda należy, że termin ten rzeczywiście jest zarezerwowany dla środków karnych, to jednak nie powinno umknąć naszej uwadze, iż definiuje on nie tyle ich charakter, ile wyznacza raczej zakres aktywności organu orzekającego. W razie ziszczenia się przesłanek orzekania zakazu prowadzenia pojazdów jego zastosowanie pozostawione jest bowiem całkowicie i bez reszty swobodnemu uznaniu sądu. Równie krytycznie trzeba odnieść się do podejmowanych niekiedy prób poszukiwania argumentów na rzecz traktowania takiego zakazu jako środka karnego w treści art. 68 § 2 k.k., który zawiera katalog przesłanek fakultatywnego podjęcia warunkowo umorzonego postępowania¹¹. Wprawdzie mowa tu wyraźnie o środku karnym, niemniej przypomnieć należy, iż pojęcia tego używać można w znaczeniu szerszym lub węższym. W tym pierwszym termin ten obejmuje wszystkie przewidziane przez prawo karne środki reakcji na czyn przestępny, a więc oczywiście i kary. W tym drugim zaś środki karne identyfikuje się z niezaliczonymi do kar środkami funkcjonującymi na gruncie poprzedniego ustawodawstwa karnego pod nazwą kary dodatkowe. Bez bliższego zatem określenia, o jaki sposób rozumienia tego pojęcia chodzi na gruncie przywołanego przepisu, taka interpretacja zakazu prowadzenia pojazdów w istocie rzeczy nie jest żadną jego interpretacją.

Pozostaje wreszcie zaznaczyć, że zaszeregowanie zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanej na podstawie art. 67 § 3 k.k. do kategorii środka karnego nie jest dopuszczalne także z tego powodu, że w tym charakterze może być on orzeczony tylko w wyroku skazującym (art. 42 § 1 k.k.). Tymczasem w wypadku warunkowego umorzenia postępowania nie dochodzi w ogóle do skazania i ukarania sprawcy. W rezultacie twierdzenie, iż w jego ramach zakaz prowadzenia pojazdów może jednak funkcjonować jako typowy środek karny, musi razić pewną sztucznością¹², skoro w ten sposób usiłuje się wprowadzić, niejako „tylnymi drzwiami”,

⁹ R.A. Stefański, *Zakaz prowadzenia pojazdów jako środek probacyjny*, *Probacja* 2009, nr 2, s. 7.

¹⁰ Szerzej na ten temat P. Gensikowski, *Problematyka nawiązki jako środka towarzyszącego warunkowemu umorzeniu postępowania*, *Probacja* 2012, nr 1, s. 138.

¹¹ *Ibidem*, s. 140.

¹² Tak m.in. J. Wojciechowski, *Kodeks karny. Komentarz. Orzecznictwo*, Warszawa 1997, s. 147; B. Myrna, *Instytucja podjęcia warunkowo umorzonego postępowania karnego w świetle nowego kodeksu karnego*, NKPK, t. III, pod red. L. Boguni, Wrocław, s. 55–56; W. Wróbel, *Środki karne w projekcie kodeksu karnego (część I)*, PS 1994, z. 7–8, s. 116; P. Pratkowiecki, *Glosa do uchwały z dnia 17 marca 2000 r.*, sygn. I KZP 2/00, PS 2002, nr 3, s. 147–148.

element skazania do instytucji prawnej, która znana jest akurat z tego, że zupełnie jest z niego wytrawiona.

I dopiero takie postawienie sprawy pozwala prawidłowo uchwycić charakter prawny zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego przy warunkowym umorzeniu postępowania. Uświadomienie sobie faktu, że instytucja ta stanowi w pełni samodzielny środek reakcji karnej na przestępstwo, związany z poddaniem sprawcy próbie i niepolegający na jego skazaniu, rzutuje przecież na wszystkie jego komponenty. Spoglądając na nie z tego właśnie punktu widzenia, dojdziemy następnie do wniosku, że stosowany w jej ramach zakaz prowadzenia pojazdów ma tak naprawdę *sui generis* autonomiczny charakter prawny i w gruncie rzeczy jest środkiem towarzyszącym poddaniu sprawcy próbie, wzmacniającym realizację kryminalno-politycznych celów tej ostatniej, a nie środkiem karnym¹³. Przynajmniej zgodnie z funkcją okresu próby spełniać on będzie w odniesieniu do sprawcy przestępstwa komunikacyjnego przede wszystkim zadania wychowawcze, weryfikując przy okazji pozytywną prognozę kryminologiczną¹⁴.

Wyłonienie na tej drodze statusu prawnego zakazu prowadzenia pojazdów aktualizuje powtórnie problem związany z przesłankami jego orzekania określonymi w art. 42 § 1 k.k. Na pierwszy rzut oka mogłoby się wydawać, że wobec zakazu prowadzenia pojazdów jako środka probacyjnego, który z tej racji orzekany być powinien przede wszystkim wówczas, gdy zachodzi potrzeba odpowiedniego oddziaływania na sprawcę, warunki wymienione w tym przepisie nie znajdują zastosowania, jako że odnoszą się wprost do środka karnego. Przy bliższym wszakże rozpoznaniu okazuje się, iż istoty zakazu nie da się jednak sprowadzić tylko i wyłącznie do wychowawczego oddziaływania na sprawcę. Podstawowym zadaniem zakazu jest bowiem, niezależnie od podstawy jego orzekania, faktyczna eliminacja z ruchu tych osób, które prowadząc pojazd, dopuściły się przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji¹⁵. Wyłączając zaś sprawców zdarzeń komunikacyjnych od aktywnego w nim uczestniczenia, blokuje im w efekcie dro-

¹³ M. Melezini, *Środki karne jako instrument polityki kryminalnej*, Białystok 2013, s. 159; D. Mieczkowska, *Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony tytułem środka probacyjnego*, PnD 2015, nr 3, s. 12; R.A. Stefański, *Zakaz prowadzenia pojazdów...*, s. 7–8; T. Koziół, *Warunkowe umorzenie postępowania...*, s. 214.

¹⁴ A. Zoll [w:] *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz do art. 1–116 k.k.*, red. A. Zoll, Kraków 2004, s. 1009.

¹⁵ Na preponderancję prewencji szczególnej przy wymiarze zakazu prowadzenia pojazdów wskazywał zwłaszcza SN. W wytycznych w sprawach o przestępstwa drogowe mowa jest o tym, że „orzeczenie fakultatywnej kary przewidzianej w art. 43 § 1 k.k. [obecnie art. 42 § 1 k.k. — K.L.] celowe jest wtedy, gdy w czasie popełnienia przestępstwa ujawnią się takie właściwości osobiste sprawcy będącego kierowcą, z których wynika, że nie daje on gwarancji bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym” (Uchwała SN z dnia 28 lutego 1975 r., V KZP 2/75, OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33). Podobne stanowisko prezentuje też doktryna prawa karnego. W tym zakresie por. m.in. K. Buchała, *Z zagadnień sądowego wymiaru kary za przestępstwa drogowe*, NP 1968, nr 5, s. 741; J. Blaim, *Kilka uwag na tle orzecznictwa sądów I instancji w sprawach przestępstw drogowych*, PP 1973, z. 4, s. 25; W. Tomczyk, *O bezpieczeństwie i porządku w komunikacji...*, s. 47.

gę do nowych czynów kryminalnych tego samego lub podobnego rodzaju i chroni w ten sposób bezpieczeństwo ruchu¹⁶. W tym stanie rzeczy nieporozumieniem byłoby sądzić, że możliwe jest orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów względem sprawcy przestępstwa, które nie pozostaje w żadnym merytorycznym związku z bezpieczeństwem w komunikacji. A jeśli tak, to nie ma większych przeszkód, aby przyjąć, że również w przypadku zakazu orzeczanego tytułem środka probacyjnego dopuszczalne jest stosowanie warunków przewidzianych w art. 42 § 1 k.k. wprost, bez potrzeby sięgania do analogii na korzyść sprawcy¹⁷. Dla ścisłości dodajmy, że do tego samego rezultatu prowadzi też językowa analiza art. 67 § 3 *in fine* k.k. Z treści tego ostatniego przepisu, a zwłaszcza zawartego w nim odesłania do art. 39 pkt 3 k.k., wyraźnie wszak wynika, iż orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów w charakterze środka probacyjnego może mieć miejsce tylko w razie realizacji wszystkich materialnoprawnych przesłanek wymienionych w art. 42 § 1 k.k.¹⁸ Zresztą właśnie za jego sprawą przepis art. 67 § 3 k.k. traci swą samodzielność jako podstawa prawna orzekania zakazu prowadzenia pojazdów¹⁹. Przy takim doprecyzowaniu jest w każdym razie oczywiste, że sąd może orzec ów zakaz nie w każdej sprawie, w której warunkowo umorzono postępowanie, lecz jedynie wtedy, gdy warunkowo umarza postępowanie wobec osoby uczestniczącej w ruchu za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, zwłaszcza gdy okoliczności popełnionego przestępstwa wskazują, że prowadzenie pojazdu przez tę osobę zagraża bezpieczeństwu w komunikacji²⁰.

Zatrzymując się na moment przy przesłankach orzekania zakazu prowadzenia pojazdów określonych w art. 42 § 1 k.k., warto zauważyć, że w aktualnym stanie prawnym jego podmiotem musi być „uczestnik w ruchu”, a więc ten, kto w nim uczestniczy, tj. znajduje się w nim, bierze udział²¹. Posługując się tym określeniem, ustawodawca daje nam jednoznacznie do zrozumienia, że chodzi tu o osobę będącą faktycznie „w ruchu”, znajdującą się przeto „wewnątrz”, a nie na „zewnątrz” ruchu²². Zgodnie z przepisami prawa o ruchu drogowym może nią być

¹⁶ R. Góral, *Praktyka sądów w sprawach o prowadzenie pojazdów w stanie nietrzeźwości*, ZK-A 1968, nr 4, s. 39.

¹⁷ B. Kunicka-Michalska [w:] *Poddanie sprawcy próbie (środki probacyjne)*, [w:] *System prawa karnego*, t. 6, *Kary i środki karne. Poddanie sprawcy próbie*, red. M. Melezini, Warszawa 2010, s. 1023.

¹⁸ Tak G. Łabuda [w:] J. Giezek, N. Kłaczyńska, G. Łabuda, *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, Warszawa 2007, s. 502.

¹⁹ Inaczej M. Gajewski, *Glosa do wyroku SN z dnia 29 stycznia 2002 r., I KZP 33/01*, Mon. Pr. 2003, nr 15, s. 708.

²⁰ Postanowienie SN z dnia 29 stycznia 2002 r., I KZP 33/2001, OSNKW 2002, nr 3–4, poz. 15; P. Hofmański, L.K. Paprzycki, *Środki związane z poddaniem sprawcy próbie*, [w:] *Nowa Kodyfikacja karna. Kodeks karny. Krótkie komentarze*, nr 26, Warszawa 1999, s. 67.

²¹ *Mały słownik języka polskiego*, red. S. Skorupka, H. Auderska, Z. Łempicka, Warszawa 1968, s. 853.

²² J. Kochanowski, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa 1991, s. 173–175.

nie tylko kierujący jakimkolwiek pojazdem, ale także osoby przebywające w pojeździe lub na nim oraz piesi uczestnicy ruchu (art. 2 pkt 17 p.r.d.). Drugą z kolei konieczną przesłanką warunkującą orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów jest popełnienie przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Taki sposób jej sformułowania pozwala przyjąć, iż mamy do czynienia z ogólną klauzulą, na podstawie której przestępstwami komunikacyjnymi będą te mianowicie, które godzą w bezpieczeństwo komunikacyjne niezależnie od miejsca, jakie zajmują w wewnętrznej systematyce Kodeksu karnego. Przepis art. 42 §1 k.k. wskazuje bowiem nie na określone typy przestępstw, lecz na indywidualno-konkretne czyny, które ze względu na skutki oraz okoliczności ich popełnienia możemy właśnie zaliczyć do przestępstw popełnionych w warunkach ruchu²³. Z tego wynika dalej, że przestępstwami komunikacyjnymi, co do których aktualizuje się możliwość warunkowego umorzenia postępowania — ze względu na wymagane zagrożenie karne nieprzekraczające 5 lat pozbawienia wolności (art. 66 § 2 k.k.)²⁴ — są te wymienione w art. 177 § 1 k.k. oraz w art. 178 a § 1 k.k. Chodzi tu między innymi o nieumyślne spowodowanie wypadku drogowego, który nie pociągnął za sobą poważnych następstw w zakresie życia lub zdrowia oraz prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego przez niekaranego dotąd sprawcę²⁵. Odrzucić natomiast trzeba taką możliwość wobec sprawcy występkę z art. 177 § 1 k.k., popełnionego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo w związku z ucieczką z miejsca zdarzenia (art. 178 § 1 k.k.), a to dlatego, że wspomniane okoliczności skutkują nadzwyczajnym zaostreniem kary, które samo z siebie przemawia już przeciwko warunkowemu umorzeniu postępowania. Z reguły bowiem czyny takie, zawierając w sobie znaczny ładunek społecznej szkodliwości, nie spełniają podstawowego wymogu tej instytucji, by stopień społecznej szkodliwości czynu nie był znaczny²⁶.

W tym miejscu należy zwrócić uwagę, że zakaz prowadzenia pojazdów orzekany w ramach warunkowego umorzenia postępowania pozostaje zawsze środkiem fakultatywnym. Tak jest niezależnie od tego, w jakim trybie byłby on orzekany, gdyby nastąpiło skazanie sprawcy. Nie występuje on tutaj przecież jako środek karny. Owa fakultatywność utrzymuje się również wtedy, gdy zgodnie z przepisem art. 42 § 2 k.k. zastosowanie zakazu prowadzenia pojazdów ma być obligatoryjne. Bierze się to stąd, że przepis art. 67 § 3 *in fine* k.k. w sytuacji zakazu orzekanego w charakterze środka probacyjnego jest przepisem szczególnym w stosunku do art. 42 § 2 k.k. i jako taki wyłącza stosowanie tego ostatniego w zakresie przez sie-

²³ K. Buchała, *Glosa do uchwały SN z dnia 24 sierpnia 1972 r., VI KZP 19/72*, NP 1973, nr 4, s. 616.

²⁴ Brzmienie nadane ustawą z dnia 27 września 2013 r. o zmianie ustawy — Kodeks postępowania karnego oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2013 r., poz. 1247).

²⁵ A. Marek, *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2006, s. 117–118, A. Marek, S. Waltoś, *Podstawy prawa i procesu karnego*, Warszawa 2008, s. 132.

²⁶ R.A. Stefański, *Zakaz prowadzenia pojazdów...*, s. 12.

bie objęty, a więc przy warunkowym umorzeniu postępowania²⁷. Operując zaś słowem „może”, które znaczy tyle co „być w stanie coś zrobić, dysponować wolą, siłami fizycznymi, psychicznymi, by coś zrobić [...], mieć pełne, niczym nieograniczone prawo do czegoś”²⁸, wskazuje on zarazem z przekonaniem, iż orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów w oparciu o jego dyspozycję jest pozostawione bez wyjątku swobodnemu uznaniu sądu. I właśnie dlatego niedopuszczalne jest stosowanie w drodze analogii art. 42 § 2 k.k.²⁹ Zresztą jeśli słusznie zważyć, byłaby to analogia na niekorzyść, a nie na korzyść sprawcy, jako że przepis ten przewiduje obligatoryjne orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów. Można oczywiście, co niekiedy się czyni, rozważyć, czy nie byłoby mimo wszystko zasadne wprowadzenie do regulacji warunkowego umorzenia postępowania obligatoryjnego trybu orzekania zakazu w razie spełnienia przesłanek określonych w art. 42 § 2 k.k., zwłaszcza gdyby nie było temu przeciwne zagrożenie karne³⁰. Na razie jednak taka możliwość z powodów wyżej przywołanych jest całkowicie wykluczona.

Równie czytelnie przepis art. 67 § 3 k.k. określa maksymalną granicę zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego w wypadku warunkowego umorzenia postępowania. Pozostając i tu *lex specialis*, choć tym razem w stosunku do art. 43 § 1 k.k. wyraźnie ustala ją na poziomie 2 lat. Jest to oczywiście górna granica zakazu prowadzenia pojazdów, której żadną miarą nie wolno przekroczyć³¹. Słusznie jednak twierdzi się, że może ona ulec skróceniu, jeśli tylko próba została orzeczona na czas krótszy niż rzucone 2 lata³². Wprowadzenie powyższego wyjątku od ogólnej zasady wyrażonej w art. 43 § 1 k.k. mogło uchodzić jeszcze do niedawna za w pełni uzasadnione, właśnie ze względu na okres próby, który wynosił 2 lata. Przyjmowano niemal zgodnie, że orzekanie w tej sytuacji zakazu na okres dłuższy niż próba, byłoby pozbawione jakiegokolwiek sensu, skoro po jej upływie i dalszych 6 miesiącach warunkowe umorzenie przekształca się i tak *ex lege* w ostateczne. W rezultacie tego nie można też pociągnąć sprawcy do odpowiedzialności karnej za popełnione przestępstwo (*arg. ex art. 68 § 4 k.k.*). Tymczasem w związku z ostatnimi zmianami okres próby uległ modyfikacji i obecnie kształtuje się na poziomie 3 lat³³. Jeśli zatem dalej mamy kierować się potrzebą zsynchronizowania górnych granic zakazu i okresu próby, to okazuje się, że jednakowo niezbędne jest również wydłużenie maksimum ustawowego

²⁷ Postanowienie SN z dnia 29 stycznia 2002 r., I KZP 33/2001 oraz wyrok SN z dnia 6 lutego 2014 r., III KK 481/13, lex nr 1427472 (dostęp: 29.06.2015).

²⁸ *Praktyczny słownik współczesnej polszczyzny*, red. H. Zgólkowa, t. 22, Poznań 1999, s. 70.

²⁹ B. Kunicka-Michalska [w:] *Poddanie sprawcy próbie (środki probacyjne)*..., s. 1023.

³⁰ *Ibidem*.

³¹ Orzeczenie zakazu na podstawie art. 67 § 3 k.k., przykładowo na okres 3 lat, stanowi zdaniem SN rażąco obrazę tego przepisu, wobec przekroczenia ustawowej granicy czasowej orzekania tego środka (wyrok SN z dnia 26 lutego 2007 r., IV KK 22/07, OSNKW 2007, nr 1, poz. 512).

³² Postanowienie SN z dnia 29 stycznia 2002 r., I KZP 33/2001...; wyrok SN z dnia 26 lutego 2007, IV KK 22/07, OSNwSK 2007, poz. 512.

³³ Zob. przypis 24.

wymiaru zakazu orzekanego w ramach warunkowego umorzenia postępowania, o czym zdaje się ustawodawca zapomniał.

Nie jest natomiast zupełnie jasne, jaki jest minimalny okres, na który orzeka się zakaz prowadzenia pojazdów przy warunkowym umorzeniu postępowania. Przepis art. 67 § 3 k.k. przemilcza bowiem zupełnie tę kwestię. Mając wszakże na uwadze, że jest on szczególnie względem art. 43 § 1 k.k. jedynie w tej części, która dotyczy wprost górnej granicy zakazu, możemy przyjąć, że w pozostałym zakresie właśnie ta ostatnia ogólna regulacja będzie miała zastosowanie. To zaś oznacza tyle, że środek ten trwa najkrócej rok i należy wymierzać go w pełnych latach (od 1 roku do 2 lat).

W charakterze końcowej już refleksji, mogłoby się zatem wydawać, że sformułowanie przesłanek zakazu prowadzenia pojazdów orzekanego w ramach warunkowego umorzenia postępowania jest na tyle klarowne, że droga do praktyki sądowej powinna być w tym zakresie otwarta. Nieco bardziej uważny wgląd w ich istotę pozwala jednak dostrzec pewien brak konsekwencji ustawodawcy w sposobie jego uregulowania. Rzecz cała bowiem w tym, że za orzeczeniem zakazu prowadzenia pojazdów przemawiają najczęściej okoliczności tego rodzaju, przy których stopień społecznej szkodliwości czynu tudzież stopień winy sprawcy trzeba z reguły uznać za przekraczający miarę znaczości. Co już samo w sobie wystarcza, aby postawić pod znakiem zapytania możliwość skorzystania z instytucji warunkowego umorzenia postępowania. Nie przybliży do niej niestety również ustalenie, że z uwagi na brak gwarancji bezpiecznego uczestniczenia w ruchu zachodzi potrzeba eliminacji sprawcy z tego ruchu — które leży wszak u podstaw zastosowania zakazu prowadzenia pojazdów — a to dlatego, że klóci się ono dość wyraźnie z postawieniem pozytywnej prognozy kryminologicznej stanowiącej z kolei przesłankę warunkowego umorzenia postępowania³⁴. Nie da się przecież zaprzeczyć, że przestrzeganie zasad bezpieczeństwa w ruchu jest elementem składowym przestrzegania porządku prawnego w ogóle. W rezultacie, orzekając zakaz prowadzenia pojazdów w sytuacji warunkowego umorzenia postępowania, niejako już na wstępie podaje się w wątpliwość trafność przyjętej wobec sprawcy prognozy kryminologicznej³⁵. I z tej właśnie przyczyny słuszne i prorocze zarazem okazać się może przypuszczenie, że stosowanie zakazu na podstawie art. 67 § 3 k.k. stanowić będzie kolejny jedynie przykład możliwości stawianych przez Kodeks karny do dyspozycji sądu, z którego ten ostatni raczej niechętnie będzie korzystał.

³⁴ Tak słusznie T. Koziół, *Warunkowe umorzenie postępowania karnego...*, s. 213.

³⁵ *Ibidem*.

SELECTED ASPECTS OF THE DRIVING BAN ADJUDICATED AS A PROBATION MEASURE

Summary

The article presents the driving ban adjudicated on the basics of Art. 67 § 3 of the Penal Code. This measure is distinguished by the fact that it is always optional, and can be adjudicated only for two years. It concerns the cases of perpetrators who are involved in traffic and committed specific traffic offenses. Failure to comply with the ban can bring, in accordance with Art. 68 § 2 of the Penal Code, a conditionally discharged procedure. The matter of controversy is the nature of the legal ban on driving with a conditional discharge. In the author's opinion the ban on driving with a conditional discharge is a probation measure associated with submission to probation.