

**Streszczenie rozprawy doktorskiej pt.
„Zakaz prowadzenia pojazdów
w polskim prawie karnym w teorii i praktyce”**

Rozprawa przedstawia zakaz prowadzenia pojazdów w polskim prawie karnym w teorii i praktyce wymiaru sprawiedliwości. Zakaz prowadzenia pojazdów stanowi środek karny, który orzeka się w związku z popełnionym przestępstwem lub wykroczeniem przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Na skutek orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów sprawca zostaje na pewien okres lub dożywotnio wyłączony z uczestnictwa w ruchu w charakterze osoby prowadzącej określone rodzaje pojazdów. Podstawową funkcją zakazu prowadzenia pojazdów jest oddziaływanie indywidualnoprzewencyjne, polegające na stworzeniu takich warunków obiektywnych, w których ponowne popełnienie przez sprawcę czynu zagrażającego bezpieczeństwu w komunikacji stanie się prawie niemożliwe, a przynajmniej znacznie utrudnione. Skazany, który niestosuje się do orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów naraża się na odpowiedzialność karną za przestępstwo stypizowane w art. 244 k.k., zagrożone karą pozbawienia wolności do 3 lat. Zakaz prowadzenia pojazdów jest wyspecjalizowanym środkiem reakcji prawnokarnej, który jest silnie związany z zachowaniem przestępnym, co czyni go ważnym instrumentem polityki karnej w zakresie zwalczania i zapobiegania przestępczości komunikacyjnej.

Głównym celem rozprawy jest kompleksowa analiza i ocena normatywnego kształtu zakazu prowadzenia pojazdów w kodeksie karnym i kodeksie wykroczeń w ujęciu materialnoprawnym, a także ocena funkcjonowania tego środka karnego w praktyce wymiaru sprawiedliwości. Cel rozprawy został zrealizowany dzięki ukazaniu zakazu prowadzenia pojazdów w dwóch równoległych płaszczyznach: teoretycznej oraz empirycznej. W części teoretycznej rozprawy zaprezentowano analizę krytyczno-dogmatyczną obowiązujących przepisów kodeksu karnego oraz kodeksu wykroczeń dotyczących środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów. Natomiast w ramach części empirycznej poddano analizie praktykę orzecznictwa sądów w zakresie stosowania zakazu prowadzenia pojazdów.

Za główną hipotezę badawczą przyjęto pogląd, zgodnie z którym zakaz prowadzenia pojazdów w aktualnie obowiązującym kształcie prawnym jest środkiem karnym, stanowiącym adekwatną reakcję państwa na zagrożenia bezpieczeństwa w komunikacji.

Problematyka zakazu prowadzenia pojazdów wymagała posłużenia się w badaniach kilkoma metodami i technikami badawczymi. Największą część rozprawy poświęcono rozważaniom o charakterze dogmatyczno-prawnym, dlatego podstawową metodą badawczą była analiza tekstu prawnego, a także ściśle z nią związana analiza dorobku naukowego przedstawicieli doktryny prawa karnego oraz analiza orzecznictwa, głównie Sądu Najwyższego i Sądów Apelacyjnych. W części empirycznej rozprawy zastosowano metodę statystyczną oraz metodę badań aktowych. Równocześnie dokonano analizy dorobku naukowego innych autorów, którzy zaprezentowali wyniki badań dotyczących zakazu prowadzenia pojazdów. Materiał badawczy stanowiły dane statystyczne Ministerstwa Sprawiedliwości za lata 1999-2014, które umożliwiły dokonanie analizy rozmiarów prawomocnych skazań za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w sprawach, w których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów. Dane liczbowe przedstawiające ilościowe tendencje w orzekaniu zakazu prowadzenia pojazdów zostały zamieszczone w opracowanych samodzielnie tabelach statystycznych. Analizie poddano udział zakazu prowadzenia pojazdów w ogólnej strukturze środków karnych orzeczonych obok kar. Wskazano podstawy orzekania zakazu prowadzenia pojazdów oraz wymiar tego środka karnego. Zwrócono ponadto uwagę na kwestię skuteczności zakazu prowadzenia pojazdów, poddając analizie liczbę prawomocnych skazań za przestępstwo określone w art. 244 k.k. Poza badaniami statystycznymi mającymi zasięg ogólnopolski, zaistniała również potrzeba przeprowadzenia badań akt spraw karnych, ukazujących praktykę orzekania środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów wobec konkretnych sprawców przestępstw oraz wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Wykorzystano metodę badań aktowych, uzyskując potrzebne dane przy pomocy kwestionariusza badań. Przebadano łącznie 296 akt spraw, w przypadku których orzeczono środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów, z czego odpowiednio 184 sprawy dotyczyły skazań za przestępstwa oraz 112 za wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.

Postawiony w rozprawie cel badawczy rzutował na strukturę rozprawy, która składa się z dziewięciu rozdziałów, przy czym rozdziały od pierwszego do siódmego mają charakter dogmatyczno-prawny, natomiast dwa ostatnie- charakter empiryczny. Rozważania poprzedza wprowadzenie, w którym przedstawiono istotę i funkcje zakazu prowadzenia pojazdów oraz

omówiono główne założenia rozprawy. Rozprawę zamyka podsumowanie, w ramach którego sformułowano wnioski końcowe oraz zaprezentowano postulaty *de lege ferenda*.

W rozdziale I przedstawiono ewolucję zakazu prowadzenia pojazdów w polskim ustawodawstwie karnym. Rozważania rozpoczynają się od prezentacji stanu prawnego w okresie międzywojennym. Kodeks karny z 1932 r. wprowadził nie przewidywał w katalogu kar dodatkowych zakazu prowadzenia pojazdów, ale mógł on być stosowany w ograniczonym zakresie w ramach kary dodatkowej utraty prawa wykonywania zawodu. Następnie przedstawiono karę dodatkową zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w prawie karnym Polski Ludowej. W tym okresie kluczowe znaczenie odegrała ustawa z dnia 10.12.1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu (Dz.U. Nr 69, poz. 434), która stanowiła pierwowzór dla wszystkich późniejszych regulacji zakazu prowadzenia pojazdów. Po raz pierwszy do rangi norm kodeksowych zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych został podniesiony w wyniku uchwalenia kodeksu karnego z 1969 r. Toteż kolejną część rozważań poświęcono analizie regulacji zakazu prowadzenia pojazdów w świetle kodeksu karnego z 1969 r. Dalsze wywody dotyczą analizy uregulowań dotyczących zakazu prowadzenia pojazdów w świetle kodeksu karnego z 1997 r. w pierwotnym brzmieniu. Ukazano zakaz prowadzenia pojazdów w świetle założeń polityczno-kryminalnych kodeksu karnego z 1997 r. Szczególną uwagę poświęcono zmianie charakteru prawnego zakazu prowadzenia pojazdów, którego zakwalifikowano w art. 39 pkt 3 k.k. do kategorii środków karnych. Następnie prześlędzono poszczególne nowelizacje kodeksu karnego dotyczące zakazu prowadzenia pojazdów. W rozdziale I ukazano ponadto ewolucję zakazu prowadzenia pojazdów w prawie wykroczeń.

Rozdział II dotyczy aktualnej regulacji zakazu prowadzenia pojazdów w kodeksie karnym z 1997 r. Analizie poddano przesłanki orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w trybie fakultatywnym (art. 42 § 1 k.k.), a w kolejnych częściach rozdziału- w trybie obligatoryjnym (art. 42 § 2-4 k.k.). Zakaz prowadzenia pojazdów został scharakteryzowany pod względem zakresu podmiotowego oraz zakresu przedmiotowego. Osobne miejsce poświęcono problematyce przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w rozumieniu art. 42 § 1 k.k. Szczególną uwagę zwrócono na okoliczności, których zaistnienie determinuje przekształcenie fakultatywnego trybu orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w obligatoryjny, tj. na stan nietrzeźwości, stan pod wpływem środka odurzającego oraz zbiegnięcie z miejsca zdarzenia określonego w art. 173, 174 lub 177 k.k. Odrębnie omówiono przesłanki obligatoryjnego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych orzekanego dożywotnio na podstawie art. 42 § 3 lub 4 k.k. Zwrócono uwagę na względnie

obligatoryjny charakter dożywotniego zakazu określonego w art. 42 § 3 k.k., z którego zastosowania można zrezygnować jeżeli „zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami”.

W rozdziale III podjęto problematykę form prawnych orzekania zakazu prowadzenia pojazdów. W kodeksie karnym zakaz prowadzenia pojazdów występuje jako środek karny orzekany obok kary (kumulatywnie), może być ponadto orzeczony w razie odstąpienia od wymierzenia kary w oparciu o regulację przepisu art. 59, art. 60 § 7, art. 61 § 1 oraz art. 60a k.k. Przy warunkowym umorzeniu postępowania sąd na podstawie art. 67 § 3 k.k. może orzec zakaz prowadzenia pojazdów tytułem środka probacyjnego. Z kolei wobec osoby niepoczytalnej w chwili popełnienia przestępstwa komunikacyjnego sąd zgodnie z art. 99 § 1 k.k. może orzec zakaz prowadzenia pojazdów tytułem środka zabezpieczającego.

W rozdziale IV omówiono kwestie związane z okresem zakazu prowadzenia pojazdów. Analizie poddano ustawowe granice wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów, w tym podstawowe ramy czasowe (art. 43 § 1 k.k.) oraz przypadek szczególny określony w art. 42 § 2 k.k. Innym doniosłym zagadnieniem jest orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów dożywotnio. W dalszej części rozdziału IV podjęto problematykę ustalania biegu zakazu prowadzenia pojazdów, przy omawianiu której okazało się niezbędne odniesienie się do zagadnień związanych z wykonywaniem zakazu. Poruszono także kwestię zaliczenia okresu zatrzymania prawa jazdy lub innego odpowiedniego dokumentu na poczet orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów. Osobną uwagę poświęcono możliwości skrócenia okresu wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów i wcześniejszego uznania zakazu za wykonany. W końcowej części rozdziału analizie poddano rozwiązanie ujęte w art. 182a k.k.w., polegające na możliwości zmiany orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów na zakaz prowadzenia pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową.

Rozdział V przedstawia zagadnienie dyrektyw sądowego wymiaru środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów. Zgodnie z art. 56 k.k. ogólne zasady i dyrektywy sądowego wymiaru kary określone w art. 53, art. 54 § 1 i art. 55 k.k. „stosuje się odpowiednio do orzekania innych środków przewidzianych w tym kodeksie”. Uwzględniając specyfikę zakazu prowadzenia pojazdów zwrócono uwagę na te zasady i dyrektywy, które odgrywają najważniejsze znaczenie przy kształtowaniu tego środka karnego. Zasygnalizowano ponadto występowanie zasad wymiaru kary o charakterze konstytucyjnym, w szczególności zasady proporcjonalności. Następnie poddano analizie okoliczności szczególne wymienione w art. 53 § 2 k.k., których zaistnienie może mieć wpływ na jednostkowy wymiar zakazu prowadzenia

pojazdów. Rozdział kończą uwagi na temat dyrektyw wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego jako łączny środek karny w razie występowania realnego zbiegu przestępstw.

Przedmiotem rozważań w rozdziale VI jest problematyka przedawnienia wykonania zakazu prowadzenia pojazdów oraz zatarcia skazania w przypadku orzeczenia środka karnego. W rozdziale tym przedstawiono konsekwencje prawne zakazu prowadzenia pojazdów, którego orzeczenie w myśl art. 107 § 6 k.k. prowadzi do zablokowania zatarcia skazania, gdyż nie może ono nastąpić przed wykonaniem, darowaniem albo przedawnieniem wykonania środka karnego. Odniesiono się do ponadto do kwestii zatarcia skazania w sytuacji, gdy orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów dożywotnio, a także znaczenia przepisu art. 84 § 2a k.k., przewidującego możliwość uznania dożywotniego środka karnego za wykonany.

Rozdział VII, który zamyka część dogmatyczno-prawną rozprawy, w całości został poświęcony aktualnej regulacji zakazu prowadzenia pojazdów w prawie wykroczeń. W rozdziale pojawiły się zagadnienia, które były przedmiotem rozważań w rozdziałach poprzedzających, jednakże uwzględniono różnice wynikające ze specyfiki prawa wykroczeń. Szczególną uwagę zwrócono na takie problemy, jak: charakter orzeczanego zakazu prowadzenia pojazdów w prawie wykroczeń, przesłanki orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w trybie fakultatywnym i obligatoryjnym, a także dyrektywy sądowego wymiaru tego środka karnego w świetle kodeksu wykroczeń.

Dwa ostatnie rozdziały rozprawy mają charakter empiryczny. W rozdziale VIII przedstawiono zakaz prowadzenia pojazdów w praktyce wymiaru sprawiedliwości w latach 1999-2014. Źródłem poznania praktyki stosowania zakazu prowadzenia pojazdów były dane statystyczne Ministerstwa Sprawiedliwości dotyczące prawomocnych skazań za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji przez sądy powszechne. Ukazano zakres stosowania i główne tendencje w orzekaniu zakazu prowadzenia pojazdów z uwzględnieniem różnych podstaw prawnych jego stosowania. Rozdział VIII stanowi ważną część rozprawy, gdyż podjęto w nim próbę konfrontacji przyjętych przez ustawodawcę rozwiązań dotyczących regulacji zakazu prowadzenia pojazdów z praktyką stosowania tego środka karnego przez polskie sądy. Ostatecznie pozwoliło to na ocenę roli zakazu prowadzenia pojazdów jako instrumentu polityki karnej. W ostatnim rozdziale IX rozprawy zaprezentowano wyniki badań aktowych dotyczących spraw karnych, w których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów.

Dorota Wierczkowska