

Pojęcia kluczowe: *przepadek pojazdu mechanicznego, przypadek w prawie karnym, przypadek pojazdu, postępowanie nieprocesowe, ochrona prawa własności*

Krzysztof Fila

Przepadek pojazdu mechanicznego w nowelizacji Kodeksu karnego a przypadek pojazdu w trybie administracyjno-cywilnym – podobieństwa, różnice, wnioski

ABSTRAKT

W opracowaniu została podjęta próba znalezienia podobieństw i różnic przypadku pojazdu mechanicznego z Kodeksu karnego względem podobnej instytucji ze styku prawa administracyjnego i prawa cywilnego. Teza sprowadza się do twierdzenia, że unormowanie administracyjno-cywilne przypadku pojazdu mogłoby stanowić wzór legislacyjny dla ochrony dóbr prawem chronionych przed ich naruszeniem lub narażeniem na niebezpieczeństwo w orbicie regulacji prawnokarnej, bez naruszania przede wszystkim konstytucyjnego standardu ochrony prawa własności.

Przepadek pojazdu mechanicznego, jako instytucja wprowadzona do Kodeksu karnego wskutek nowelizacji, która weszła w życie z dniem 14.03.2024 r., stanowi nowe rozwiązanie, dotychczas nieznane prawu karnemu. Regulacja ta budzi wiele kontrowersji, wyrażanych już nawet przed wielu laty, a aktualnych po dziś dzień, w szczególności w zakresie represyjności środka tudzież jego konfrontacji z obowiązującymi standardami konstytucyjnymi. W związku z tym w opracowaniu została podjęta próba znalezienia podobieństw i różnic przypadku pojazdu mechanicznego względem dalece podobnego instrumentu, funkcjonującego od lat na styku prawa administracyjnego i prawa cywilnego, ażeby móc odnaleźć wzorzec, który być może stanowiłby kanwę dla czynienia potencjalnych zmian normatywnych w omawianym prawnokarnym obszarze. Teza, której udowodnieniu mają służyć przeprowadzone analizy, sprowadza się do twierdzenia, że unormowanie administracyjno-cywilne przypadku pojazdu mogłoby stanowić wzór legislacyjny dla ochrony dóbr prawem chronionych przed ich naruszeniem lub narażeniem na niebezpieczeństwo w orbicie regulacji prawnokarnej, bez naruszania przede wszystkim konstytucyjnego standardu ochrony prawa własności.

I. WSTĘP

Wskutek nowelizacji k.k.¹ w ZmKK2022², która weszła w życie z dniem 14.03.2024 r., do ustawy karnomaterialnej wprowadzona została nowa instytucja, którą jest wypadek pojazdu mechanicznego. Jest to kolejna regulacja nowelizująca ustawę, która po wypadku przedsiębiorstwa z art. 44a k.k., wyodrębnia specyficznie określony wypadek określonego obiektu obok generalnego unormowania wypadku przedmiotów z art. 44 k.k.³ Powstaje zatem w pierwszej kolejności pytanie: czy regulacja ta jest konieczna na gruncie samej ustawy – w kontekście wzrostu przestępczości w ocenianym sektorze⁴ – czy też stanowi zbyteczne powtórzenie materii już uregulowanej? W przypadku zaś uznania zasadności działań prawno Karnego ustawodawcy wypada rozstrzygnąć kolejny dylemat: czy narzędzia z innych gałęzi prawa aniżeli prawo karne nie są wystarczającym wzorcem legislacyjnym dla instytucji wypadku pojazdów, z pominięciem mnożenia zupełnie nowych rozwiązań ustawodawczych ponad konieczność?

Nie należy bowiem tracić z pola widzenia, że już od dłuższego czasu w polskim systemie prawnym funkcjonuje na styku prawa administracyjnego oraz prawa cywilnego instytucja wypadku pojazdu. Odmienna nazwa, niezawierająca ostatniego członu „mechaniczny”, wszak nie rodzi na tyle daleko posuniętych wątpliwości, by już *prima facie* wyeliminować choć częściową zbieżność obu unormowań, być może dotyczących wyrażenia tej samej woli ustawodawcy, ażeby w niektórych przypadkach pozbawić właściciela prawa własności pojazdu (pojazdu mechanicznego) w celu eliminacji zagrożenia dla danych dóbr prawnych. Bądź co bądź, analiza zbieżności, względnie różnic obu regulacji, być może skłoni ku refleksji, że przywołana funkcja ochronna mogłaby zostać zrealizowana na innym polu niż sugerowana przez aktualnego ustawodawcę przede wszystkim represja prawno Karnego.

Celem opracowania jest przeto – po pierwsze – zarysowanie oceny zasadności wyodrębnienia kolejnego rodzaju wypadku na gruncie ustawy karnomaterialnej, po drugie – porównanie uwarunkowań Karnego wypadku pojazdu mechanicznego z jego administracyjno-cywilnym odpowiednikiem w postaci wypadku pojazdu.

1 Ustawa z 6.06.1997 r. – Kodeks karny (Dz.U. z 2025 r. poz. 383), dalej: k.k.

2 Ustawa z 7.07.2022 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2022 r. poz. 2600), dalej: ZmKK2022.

3 Przykładowo, różnica pomiędzy wypadkiem przedsiębiorstwa a wypadkiem poszczególnych przedmiotów, jako składników przedsiębiorstwa, rysuje się w relacji, która zachodzi w konfrontacji zespołu przedmiotów, połączonych więzami organizacyjnymi, a więc właśnie przedsiębiorstwa, z poszczególnymi wyodrębnionymi z tego układu przedmiotami. Por.: V. Konarska-Wrzošek, J. Lachowski, *Instytucja wypadku w polskim prawie Karnym*, Warszawa 2020, s. 138.

4 W przypadku wprowadzenia do ustawy Karnego wypadku przedsiębiorstwa, w piśmiennictwie za społeczne zjawisko, poprzedzające zabiegi legislacyjne, uznawany jest wzrost w obszarze przestępczości gospodarczej w sukcesywnie udoskonalanych formach ukrywania i transferu korzyści osiąganych z popełnionych przestępstw. Zob. szerzej np.: D. Gruszecka (w:) *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, red. J. Giezek, Warszawa 2021, Lex, kom. do art. 44a, teza 1; Z. Kukula, *Wypadek przedsiębiorstwa jako nowy instrument polityki kryminalnej*, „Prokuratura i Prawo” 2018/7–8, s. 113.

Przeprowadzone w tym porządku rozważania pozwolą odpowiedzieć na pytanie, czy omawiana nowelizacja Kodeksu karnego była zarówno z perspektywy systematyki wewnętrznej, jak i zewnętrznej zabiegiem racjonalnym, służącym osiągnięciu zamierzonych efektów, czy też potrzebna jest w tym zakresie zmiana normatywna. Teza, której udowodnieniu mają służyć analizy, sprowadza się do twierdzenia, że aktualna regulacja ze styku prawa administracyjnego i cywilnego mogłaby służyć za wzór legislacyjny dla ochrony dóbr prawem chronionych przed ich naruszeniem lub narażeniem na niebezpieczeństwo w orbicie regulacji prawnokarnej, bez naruszania konstytucyjnego standardu ochrony prawa własności. Stąd w końcowej części opracowania zarysowany został kierunek potencjalnych zmian normatywnych, odpowiadających założeniu przedstawionej tezy.

Badania, poprzedzające powzięcie wniosków, prowadzone były przede wszystkim z uwzględnieniem wskazań metody dogmatycznoprawnej, przy punktowym wspomaganii się wytycznymi metody historycznoprawnej, zwłaszcza przy analizie zagadnień powiązanych z rozwojem poszczególnych regulacji, tak by próba odpowiedzi na kluczowe dla tematyki pytania wykazywała walor wypowiedzi kompleksowej. Wydaje się, że skutek ten możliwy jest do osiągnięcia jedynie wówczas, gdy właśnie dogmatyka prawa karnego uwzględni proces kształtowania się poszczególnych instytucji prawnych na przestrzeni lat.

II. PRZEPADEK POJAZDU W TRYBIE ADMINISTRACYJNO-CYWILNYM

Przepadek pojazdu w trybie administracyjno-cywilnym jest regulowany pod kątem materialnoprawnym przede wszystkim przez art. 130a PrDrog⁵. Z kolei z perspektywy proceduralnej należy powołać się w głównej mierze na art. 610⁶ k.p.c.⁶ i art. 610⁷ k.p.c. Obecnie funkcjonujące w systemie prawnym rozdzielenie regulacji na dwie gałęzie prawa stanowi pokłosie uwarunkowań konstytucyjnych, gdyż za niezgodne z Konstytucją RP⁷ zostały uznane przez Trybunał Konstytucyjny historyczne już unormowania, umożliwiające pozbawianie właścicieli pojazdów prawa własności bez orzeczenia sądowego, w trybie wyłącznie administracyjnoprawnym, i to z mocy samej ustawy⁸. Trybunał Konstytucyjny w 2008 r. orzekł bowiem, że: „Zgodnie z art. 46 Konstytucji RP «Przepadek rzeczy może nastąpić tylko w przypadkach określonych w ustawie i tylko na podstawie prawomocnego orzeczenia sądu». Przepis ten ustanawia zasadę wyłączności ustawy w zakresie określania przesłanek pozbawienia

5 Ustawa z 20.06.1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2024 r. poz. 1251), dalej: PrDrog.

6 Ustawa z 17.11.1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz.U. z 2024 r. poz. 1568), dalej: k.p.c.

7 Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z 2.04.1997 r. (Dz.U. z 1997 r. nr 78 poz. 483), dalej: Konstytucja RP.

8 Por.: M. Fras, *Droga sądowa w sprawie z powództwa jednostki prowadzącej parking przeciwko Skarbowi Państwa – glosa – III CZP 47/07*, „Monitor Prawniczy” 2008/9, s. 487.

własności w drodze przepadku rzeczy oraz zasadę wyłączności sądu w sprawach orzekania o przepadku rzeczy. Potwierdza tym samym zasadę generalną – wyłączenie ustawowego ograniczenia wszelkich konstytucyjnych praw i wolności (art. 31 ust. 3 Konstytucji RP), a w szczególności prawa własności (art. 64 ust. 3 Konstytucji RP). Co więcej, regulując, na zasadzie dopuszczalnego wyjątku, możliwość prawomocnego orzeczenia przez sąd przepadku rzeczy, umacnia tym samym nienaruszalność własności⁹.

W zaprezentowanej optyce nie zostały na gruncie orzecznictwa trybunalskiego uwzględnione za doniosłe te racje, które przemawiały za utrzymaniem w mocy niekonstytucyjnej regulacji, a które pod kątem celowościowym sprowadzały się do usprawiedliwiania sprawnego administracyjnego orzekania przepadku w nietypowych sytuacjach, w których właściciele pojazdów porzucali swoje pojazdy na drogach publicznych. Wszak za słuszną należy uznać postawioną przez Trybunał Konstytucyjny opozycyjną do tych argumentów tezę – niejako na marginesie głównych rozważań – iż nie można mówić o przepadku rzeczy w sytuacji, gdy właściciel sam wyzbył się już własności pojazdu, porzucając go w takim zamiarze, ponieważ wówczas orzeczenie przepadku nie odnosiłoby się już do jakiegokolwiek prawa własności¹⁰.

Przeto po dokonaniu niezbędnych korekt ustawowych w kolejnych latach, wskutek przede wszystkim nowelizacji ustawy z 2010 r. w ZmPrDrog¹¹, w aktualnym stanie prawnym przesłanki wpierw usuwania z drogi pojazdu – wyliczone enumeratywnie w art. 130a ust. 1 PrDrog, a następnie wnioskowania o orzekaniu jego przepadku przez starostę w myśl art. 130a ust. 10 PrDrog, oparte zostały na w miarę spójnej aksjologii. Po pierwsze, w przypadkach obligatoryjnego usunięcia pojazdu z drogi dochodzi do likwidacji zagrożenia bezpieczeństwa dla innych użytkowników drogi lub utrudnień w płynności ruchu, w tym: albo niwelacji stwarzania przez pojazdy sytuacji kolizyjnych (np. art. 130a ust. 1 pkt 1 PrDrog), albo spowodowania zaprzestania naruszania bezpieczeństwa prawnego (np. art. 130a ust. 1 pkt 2 PrDrog), albo – wreszcie – likwidacji zagrożenia dla życia i zdrowia osób niepełnosprawnych (np. art. 130a ust. 1 pkt 4 PrDrog)¹². Po drugie, przypadki fakultatywnego usunięcia pojazdu z drogi zasadzają się na okolicznościach albo braku osoby uprawnionej do kierowania, a jednocześnie zdolnej do wykonania tego zadania (trzeźwej), albo złego stanu technicznego pojazdu, który zagraża bezpieczeństwu lub powoduje uszkodzenie drogi bądź też narusza wymagania środowiska, albo w sytuacji utrudniania przez pojazd prowadzenia

9 Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 3.06.2008 r. (P 4/06), „Orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego. Seria A” 2008/5, poz. 76.

10 Por.: wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 3.06.2008 r. (P 4/06), „Orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego. Seria A” 2008/5, poz. 76.

11 Ustawa z 22.07.2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2010 r. nr 152 poz. 1018), dalej: ZmPrDrog2010.

12 Zob.: A. Mezglewski (w:) *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, red. A. Mezglewski, M. Nowikowska, J. Kurek, Warszawa 2022, Legalis, kom. do art. 130a, teza 3.

akcji ratowniczej¹³. Można więc powiedzieć, że zarówno w przypadku prawnej konieczności usunięcia pojazdu z drogi, jak i w przypadku takowej jedynie możliwości, wspólnym mianownikiem wyznaczenia przez ustawodawcę takiego, a nie innego kręgu przesłanek wydania dyspozycji usunięcia pojazdu wraz z podjęciem czynności jego usunięcia¹⁴ jest ochrona dobra prawnego w postaci ogólnego porządku i bezpieczeństwa w ruchu drogowym¹⁵. Jest to więc próba ograniczenia do minimum takich sytuacji, a więc układów przedmiotów i zjawisk, w obrębie których zachodzi znaczne prawdopodobieństwo wystąpienia nieszczęśliwych skutków¹⁶. Z kolei zasada tzw. „asekuracyjnej powściągliwości” w usuwaniu pojazdów limituje z drugiej strony działania administracyjne o tyle, o ile usuwanie pojazdów powinno każdorazowo odbywać się właśnie wtedy i tylko wtedy, gdy ma to istotne znaczenie dla zachowania stanu bezpieczeństwa¹⁷.

Ochrona wskazanego dobra prawnego dokonuje się w tym przypadku w oparciu o władztwo administracyjne. Wszak: „Usunięcie i przechowywanie pojazdów w trybie art. 130a PrDrog następuje przymusowo, najczęściej wbrew woli nieobecnego właściciela pojazdu, w ramach scedowanego ustawą władztwa publicznoprawnego, przyznanego organom uprawnionym do wydawania dyspozycji usunięcia oraz samemu powiatowi. Elementem tego władztwa w przypadku powiatu jest m.in. przymusowe ściąganie opłat za usunięcie i przechowywanie pojazdu, określanych przez radę powiatu w drodze uchwały (...)”¹⁸. Przy tym pewne jest, że komentowana ochrona i powiązane z nią władztwo administracyjne nie obejmują tych czynności, które na dalszym etapie wiążą się z orzeczeniem samego przypadku pojazdu przez sąd, ponieważ – po pierwsze – pojazd usunięty z drogi nie stanowi już żadnego zagrożenia ani dla porządku, ani dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym, po drugie – z oczywistych względów władztwo administracyjne nie może cechować działalności orzekającego w sprawie sądu powszechnego.

Następstwa usunięcia pojazdu z drogi regulowane są w art. 130a ust. 5c, 7 i 10 PrDrog, gdzie wytyczony został tryb kolejno: umieszczenia pojazdu na parkingu strzeżonym na koszt właściciela pojazdu, ewentualnego wydania pojazdu po zgłoszeniu się do odbioru jego właściciela, który powinien pokryć koszty umieszczenia

13 Zob.: A. Mezglewski (w:) *Prawo...*, kom. do art. 130a, teza 7.

14 W orzecznictwie wskazuje się, że pod względem charakteru są to zdarzenia faktyczne, stwarzające pozory czynności prawnej, a więc tzw. czynności prawne nieistniejące. Zob. np.: postanowienie Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z 4.11.2010 r. (VII SA/Wa 1490/10), *Legalis* nr 701386.

15 Por.: A. Niezgoda, *Glosa do postanowienia NSA z 23.5.2006 r., II Fw 2/06*, „Orzecznictwo Sądów Powszechnych” 2007/3, s. 27 i n.

16 Por. J. Kochanowski (w:) *Kodeks drogowy. Komentarz*, red. J. Bafia, Warszawa 1988, s. 19.

17 Tak: W. Kotowski, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2011, *Lex*, kom. do art. 130a, teza 12.

18 C. Kociński, *Usuwanie pojazdów z drogi i dalsze postępowanie z tymi pojazdami*, „Nowe Zeszyty Samorządowe” 2013/2, s. 13.

go na parking strzeżonym¹⁹, a w ostateczności wystąpienia przez starostę do sądu o orzeczenie przepadku pojazdu w sytuacji, gdy prawidłowo powiadomiony właściciel lub osoba uprawniona nie odebrała pojazdu w terminie trzech miesięcy od dnia jego usunięcia z drogi. Wniosek starosty rozpoznawany jest przez sąd cywilny w postępowaniu nieprocesowym na posiedzeniu niejawnym, w obrębie którego to postępowania, w myśl art. 610⁶ § 1 k.p.c., badane są materialnoprawne – wyartykułowane w prawie administracyjnym – podstawy orzeczenia przepadku, a więc ustalane jest w szczególności: czy usunięcie pojazdu było zasadne, czy w poszukiwaniu osoby uprawnionej do jego odbioru dołożono należytej staranności oraz czy orzeczenie przepadku nie będzie sprzeczne z zasadami współżycia społecznego (art. 130a ust. 10e PrDrog)²⁰. W przypadku uznania przez sąd wniosku starosty za zasadny, orzekany jest przepadek pojazdu, co do którego przeniesienie własności rzeczy następuje z chwilą prawomocności postanowienia orzekającego przepadek, gdyż orzeczenie przepadku pojazdu ma charakter konstytutywny²¹. W związku z tym wykonanie takiego orzeczenia, polegające przede wszystkim na egzekucji kosztów usunięcia i przechowywania pojazdu tudzież na zagospodarowaniu pojazdu nabytego wskutek przepadku²², może polegać co najwyżej na objęciu rzeczy nabytej – pojazdu we władanie²³.

Reasumując – administracyjno-cywilna instytucja przepadku pojazdu realizowana jest w dwóch etapach. Pierwszym z nich jest usunięcie pojazdu z drogi w sytuacji, w której jest to działanie niezbędne dla ochrony dobra prawnego w postaci ogólnego porządku i bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W tym zakresie organy administracji publicznej, działając w oparciu o władztwo administracyjne, albo zobligowane są w określonych przypadkach – bez żadnego luzu decyzyjnego – do podjęcia czynności odholowania i umieszczenia pojazdu na parking, albo mają też w innych przypadkach ograniczaną ustawą swobodę, kiedy władne są zadecydować, zali usunięcie pojazdu z drogi jest środkiem adekwatnym względem zaistniałych okoliczności. Drugim etapem jest już sądowe orzeczenie przepadku pojazdu, które stanowi poniekąd techniczne następstwo braku wykazania zainteresowania usuniętym z drogi pojazdem przez

19 Uzależnienie wydania pojazdu jego właścicielowi od uiszczenia kosztów umieszczenia pojazdu na parking strzeżonym zostało uznane przez Trybunał Konstytucyjny za niekonstytucyjne, jako zbyt daleko ingerujące w prawo własności. Zob.: wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 5.12.2018 r. (K 6/17), „Orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego. Seria A” 2019/1. Skądinąd wspomniane koszty umieszczenia pojazdu na parking strzeżonym obejmują również koszty odholowania pojazdu na parking strzeżony. Zob. szerzej: G. Heleniak, *Problematyka opłat za odholowywanie pojazdów w działalności Rzecznika Praw Obywatelskich*, „Samorząd Terytorialny” 2019/4, s. 61–70. Z drugiej strony dość spore kontrowersje budzi w wypowiedziach popularnonaukowych ponoszenie kosztów odholowania pojazdu przez właściciela pojazdu w sytuacji, w której odholowanie to nastąpiło niesłusznie. Zob. np.: Ł. Kuligowski, *Trzeba płacić nawet za niesłusznie usunięte auto*, „Rzeczpospolita. Prawo Co Dnia” 2012/7, s. 31 i n.

20 O problemach najczęściej pojawiających się w postępowaniu sądowym zob. np. w: M. Korobolowski, *Przepadek pojazdu w świetle art. 130a ust. 10 ustawy z 20.6.1997 r. Prawo o ruchu drogowym – przyczynek do dyskusji* (w: *Bezpieczeństwo informacji w administracji publicznej*, red. D. Fleszer, Sosnowiec 2017, s. 67–79.

21 Tak: C. Kociński, *Usuwanie...*, s. 16 i n.

22 Por.: M. Burtowy, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2023, Lex, kom. do art. 130a, teza 8.

23 J. Studzińska, *Przepadek pojazdów* (w: J. Studzińska, E. Gapska, *Postępowanie nieprocesowe*, Warszawa 2015, Lex, rozdz. 13.4.2.

uprawnionego do jego odbioru właściciela. Stąd nie sposób uznać, że omawiana instytucja przypadku pojazdu stanowi instrument represyjny, przy jednak równoległym dostrzeżeniu tego, iż jest to oczywiście narzędzie daleko ingerujące w konstytucyjnie wyznaczone prawo własności.

III. PRZYZYNY NOWELIZACJI KODEKSU KARNEGO W ZAKRESIE WPROWADZENIA PRZEPADKU POJAZDU MECHANICZNEGO

Nowelizacja k.k., która dokonała się w ZmKK2022, wprowadza do ustawy art. 44b, który reguluje przypadek pojazdu mechanicznego, nazywany niekiedy w piśmiennictwie *quasi-przypadkiem*²⁴. Zgodnie z treścią art. 44b § 1 k.k., w wypadkach wskazanych w ustawie sąd orzeka przypadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym. Wyraźne odesłanie do „wypadków wskazanych w ustawie” odnosi się do części szczególnej Kodeksu karnego, gdzie przy poszczególnych typach czynów zabronionych zostały dookreślone dalsze przesłanki stosowania instytucji. Mowa tu o art. 178 § 3 k.k. i art. 178a § 5 k.k., w obrębie których przypadek obligatoryjny albo fakultatywny dotyczy sprawców prowadzących pojazdy mechaniczne w stanie nietrzeźwości lub odurzenia.

Przywołana nowelizacja stanowi poniekąd odpowiedź ustawodawcy na podgląd orzecznicy, zgodnie z którym orzeczenie przypadku pojazdu mechanicznego, jako przedmiotu służącego lub będącego przeznaczonym do popełnienia przestępstwa, nie jest możliwe w sytuacji wypełnienia przez sprawcę znamion czynu zabronionego z art. 178a § 1 k.k., gdyż w takim przypadku pojazd mechaniczny stanowi przedmiot czynności wykonawczej, nie zaś instrument służący do popełnienia przestępstwa²⁵. Sąd Najwyższy bowiem, w uchwale podjętej już w 2008 r., wprost wskazał, że w przypadku, w którym kierowca prowadzi pojazd, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, nie sposób mówić o tożsamości przedmiotu występującego w typizacji czynu zabronionego z narzędziem służącym do popełnienia czynu zabronionego²⁶. Zapatrywanie to zostało podzielone w judykaturze także w późniejszym czasie, kiedy to przykładowo w 2019 r. powtórzono, że pojazdu mechanicznego, prowadzonego przez nietrzeźwego lub odurzonego sprawcę w odniesieniu do czynu zabronionego z art. 178a § 1 k.k., nie sposób zaliczyć do kategorii przedmiotów, o których mowa w art. 44 § 2 k.k.²⁷ Stąd uznanie pojazdu mechanicznego za przedmiot służący do popełnienia przestępstwa jest zabiegiem skazanym na niepowodzenie,

24 Tak: J. Stępień, *Quasi-przypadek pojazdu mechanicznego w znolizowanym Kodeksie karnym*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2023/2, s. 87–106.

25 Tak np.: M. Kulik (w.): *Kodeks karny. Komentarz aktualizowany*, red. M. Mozgawa, Warszawa 2023, Lex, kom. do art. 44b, teza 2.

26 Uchwała 7 sędziów Sądu Najwyższego z 30.10.2008 r. (I KZP 20/08), „Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izba Karna i Wojskowa” 2008/11, poz. 88.

27 Wyrok Sądu Najwyższego z 3.10.2019 r. (II KK 91/19), Lex nr 3042305.

bowiem pojazd mechaniczny winien być uznany za rzecz, przy pomocy której ustawodawca określił znamiona czynu zabronionego z art. 178a § 1 k.k., dzięki czemu przepis ten jest czytelny i zgodny z zasadą *nullum crimen sine lege*²⁸.

Niemniej jednak warto zauważyć, że dawniej pojawiały się również głosy w orzecnictwie Sądu Najwyższego, iż przepadek z art. 44 § 2 k.k. – gdy przepadek stanowił jeszcze jeden ze środków karnych – można wymierzyć sprawcy czynu zabronionego także wówczas, gdy realizacja znamion określonego typu czynu zabronionego wymaga posłużenia się określonym przedmiotem. W tych uwarunkowaniach – cytując *in extenso* uzasadnienie reprezentatywnego dla tego nurtu orzeczenia: „Przedmiotem pochodzącym bezpośrednio z przestępstwa (*producta sceleris*) jest wyłącznie taki przedmiot, którego warunkiem uzyskania jest realizacja znamion określonego przestępstwa. Orzeczenie tej postaci przypadku poprzedzone zatem być musi ustaleniem związku o charakterze bezpośrednim pomiędzy określonym przedmiotem, który ma być nim objęty, a popełnionym przestępstwem rozpoznawanym w danej sprawie. Orzeczenie tego rodzaju środka karnego możliwe byłoby wyłącznie w oparciu o przepis art. 44 § 2 k.k., a więc fakultatywnie, pod warunkiem wszakże, że samochód prowadzony przez nietrzeźwego kierowcę zostanie uznany za narzędzie przestępstwa (*instrumenta sceleris*), a także po uprzednim poczynieniu przez sąd ustaleń wynikających z art. 44 § 3 i 7 k.k., a więc określeniu prawa własności przedmiotu podlegającego przypadkowi oraz współmierności przypadku do wagi popełnionego czynu”²⁹.

Do podobnych wniosków, acz opartych na nieco innych argumentach, powiązanych z krytyką aktualnego stanowiska Sądu Najwyższego, doszedł również w obszarze dyskursu doktrynalnego między innymi S. Tarapata. Jego zdaniem za przedmiot czynności wykonawczej – zwany też w literaturze przedmiotem czynu, przedmiotem bezpośredniego działania, czy też przedmiotem wykonawczym czynu – należy pochytywać osobę lub rzecz, a więc dobro chronione prawem, które sprawca atakuje lub mu zagraża, czyli wobec której to osoby lub rzeczy sprawca dokonuje opisanej w typie czynu zabronionego czynności³⁰. W tym kontekście: „Na gruncie polskiej ustawy karnej możliwe jest orzeczenie przypadku przedmiotu czynności wykonawczej, zaś jedyną podstawę prawną zezwalającą na dokonanie takiego zabiegu – poza przepisem art. 44 § 1 k.k. i regulacjami szczególnymi – stanowi przepis art. 44 § 6 k.k. Rzeczono go środka karnego – w sytuacji przedstawionej powyżej – nie można natomiast orzec w oparciu o przepis art. 44 § 2 k.k., gdyż przedmioty, które służyły lub były przeznaczone do popełnienia przestępstwa nigdy nie należą do desygnatów znamienia

28 Zob.: J. Orzeł, L. Wilk, *Problematyka przypadku pojazdu mechanicznego w razie skazania sprawcy za przestępstwo z art. 178a § 1 k.k.*, „Przegląd Sądowy” 2013/2, s. 21–31.

29 Wyrok Sądu Najwyższego z 16.04.2008 r. (II KK 29/08), Lex nr 388435.

30 S. Tarapata, *Przedmiot czynności wykonawczej a przedmiot służący do popełnienia przestępstwa. Uwagi na marginesie uchwały Sądu Najwyższego z 30.10.2008 r. (I KZP 20/08)*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2009/3, s. 133.

przedmiotu bezpośredniego działania”³¹. W związku z tym, w odniesieniu do regulacji art. 178a § 1 k.k., pojazd mechaniczny winien być uznawany za konkretny obiekt materialny, atoli trudno utożsamiać go ze znamieniem czynu zabronionego. Wszak przedmiot bezpośredniego działania musi być powiązany z dobrem prawnym, które chroni dana norma sankcjonowana przed bezprawnymi i karalnymi zachowaniami. Prowadzi to do konkluzji, że pojazd mechaniczny, jako obiekt materialny, nie jest w tym zestawieniu nosicielem żadnego dobra prawnego – nie stanowi jego konkretyzacji w świecie zewnętrznym. Bądź co bądź, przedmiotem ochrony typu czynu zabronionego kwalifikowanego z art. 178a § 1 k.k. jest życie, zdrowie oraz mienie, a więc przedmioty powiązane z człowiekiem, nie zaś z pojazdem mechanicznym³². Skutkiem tego orzeczenie przypadku pojazdu mechanicznego jest – przy poczynieniu pewnych zastrzeżeń – akceptowalne w oparciu o art. 44 § 2 k.k.³³

Wydaje się więc, że racjonalizacja normatywna wprowadzenia do ustawy przypadku pojazdu mechanicznego, w obliczu słusznej – choć wydaje się, że odosobnionej – krytyki dominującego stanowiska Sądu Najwyższego, jest co najmniej wątpliwa, albowiem nowelizacja zawarta w ZmKK2022 stanowi powtórzenie regulacji przypadku już w porządku prawnym obowiązującej. Z drugiej strony próba uzasadniania społecznej potrzeby regulacji nowo wprowadzanej instytucji również trafia na uzasadnioną krytykę, skądinąd wyrażaną już przed niemal piętnastu laty, kiedy podnoszono, że: „Mechanizm realizacji prewencyjnego oddziaływania kary na potencjalnych sprawców wypadków drogowych, głównie przecież nieumyślnych, jest specyficzny i nie polega na prostym odstraszeniu (...). Przypadek pojazdu mechanicznego nie mógł być zaakceptowany także dlatego, że byłby środkiem niezwykle drastycznym, powodującym niekiedy utratę dorobku kilku lat całej rodziny; jego skutki dotyczyłyby nie tylko sprawcę, ale w dużym stopniu i jego rodzinę (...). Lepiej należycie wykorzystywać istniejące już środki, jak chociażby bardzo dolegliwy zakaz prowadzenia pojazdów”³⁴. Stąd, podążając tym tropem, w poszukiwaniu rozwiązania optymalnego, wypada w dalszej części wywodu pochylić się nad uargumentowaniem postawionej na wstępie tezy, wedle której aktualna regulacja ze styku prawa administracyjnego i cywilnego mogłaby służyć za wzór legislacyjny dla ochrony dóbr prawem chronionych przed ich naruszeniem lub narażeniem na niebezpieczeństwo w orbicie regulacji prawnokarnej, kosztem wprowadzania zupełnie nowatorskich regulacji prawnokarnych.

31 S. Tarapata, *Przedmiot...*, s. 133–134. Por. J. Orzeł, L. Wilk, *Problematyka...*, s. 21–31.

32 S. Tarapata, *Przedmiot...*, s. 140. Odmienne: M. Siwek, *Glosa do uchwały SN z 30.10.2008 r., I KZP 20/08, „Przegląd Sądowy” 2009/7–8*, s. 213–220.

33 S. Tarapata, *Przedmiot...*, s. 148. Por. J. Raglewski, *Glosa do uchwały SN z 30.10.2008 r., I KZP 20/08, 2008*, Lex.

34 R.A. Stefański, *Glosa do uchwały składu 7 sędziów SN z 30.10.2008 r., I KZP 20/08, „Prokuratura i Prawo” 2009/3*, s. 146–147.

IV. FUNKCJE OBU REŻIMÓW PRAWNYCH

Porównanie regulacji administracyjnoprawnej z regulacją karnistyczną należy rozpocząć od dość banalnego, choć doniosłego stwierdzenia, że unormowania administracyjnoprawne mają na względzie przede wszystkim prewencję przed zagrożeniami, pochodzącymi nie tylko od kierującego, lecz nawet od samego pozostawionego przezeń pojazdu, natomiast znowelizowane unormowania prawnokarne stanowią bez cienia wątpliwości reakcję na czyn sprawcy – czyn powiązany z prowadzeniem pojazdu, oceniany przez sąd w kategoriach przestępstwa. Znaczy to, że w pierwszym przypadku działania aparatu państwowego podejmowane są już na daleko wysuniętym przedpolu naruszenia dobra prawnego, gdzie nie musi być mowy o zachowaniu stanowiącym przedmiot prawnokarnego wartościowania, natomiast w drugim przypadku *a contrario* chodzi raczej co najmniej o narażenie dobra prawnego na niebezpieczeństwo, co wszak stanowi abstrakcyjną granicę podejmowania przez ustawodawcę jakichkolwiek działań penalizacyjnych. Niemniej jednak punkt styczny obu regulacji zdaje się przykładowo zarysowywać w tym miejscu, w którym po wyeliminowaniu zagrożenia spowodowanego przez kierującego znajdującego się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu, usuwany jest z drogi pojazd poniekąd przymusowo na drodze przez takowego sprawcę – niezdolnego do dalszego jego prowadzenia – pozostawiony. Wówczas bowiem za wzajemnie uzupełniające się można uznać regulację art. 178a § 1 k.k., stanowiącą reakcję na zagrożenie dobra prawnego, wykreowane przez nietrzeźwego lub odurzonego kierowcę, i regulację art. 130a ust. 2 pkt 1 lit. a PrDrog, dopełniającą powyższe unormowanie w zakresie doraźnego zlikwidowania zagrożenia spowodowanego już samym pozostawionym w nieodpowiednim miejscu pojazdem owego sprawcy.

Bacząc zatem choćby na powyższą egzemplifikację, warto by było zastanowić się nad celem, który ma zrealizować wprowadzona do ustawy karnej – wskutek jej nowelizacji – instytucja przepadku pojazdu mechanicznego. Zaczynając od pierwotnego uzasadnienia projektu nowelizacji, warto przytoczyć te jego fragmenty, wedle których: „Projektodawca, opowiadając się za zaostrzeniem odpowiedzialności karnej sprawców przestępstw drogowych, popełnionych w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, proponuje (...) wprowadzenie omawianego rozwiązania normatywnego. Dopełnia ono zaostrzenie prawa penalnego w odniesieniu do szeregu najpoważniejszych wykroczeń (...). Takie rozwiązania wpływają na znaczny spadek naruszeń prawa, gdyż mają walor odstrasżający, czego dowodem są dane Komendy Głównej Policji (na dzień 1 lutego 2022 r.), które wskazują na wyraźny spadek najpoważniejszych wykroczeń drogowych (...)”³⁵. Z tych racji miałyby wynikać stwierdzenie, iż: „Celem tego środka reakcji prawnokarnej jest bowiem utrudnienie sprawcy

35 Uzasadnienie projektu ustawy, druk sejmowy nr 2024 Sejmu RP IX. kadencji, s. 16–17.

popelnienia przestępstwa w przyszłości przez pozbawienie go pojazdu mechanicznego, a w przypadku przypadku równowartości przez pozbawienie go środków pieniężnych, które może przeznaczyć na zakup pojazdu³⁶. Wydaje się więc, że omawiany środek miałby spełniać przede wszystkim cel indywidualnoprewencyjny, przy jednoczesnym ogólnym zaostrzeniu prawa karnego w omawianym obszarze w kierunku zwiększenia stopnia jego represyjności.

Takowe zapatrywanie projektodawcy spotkało się w literaturze z krytyką. Zasygnalizowano bowiem, że obligatoryjność stosowania przypadku pojazdu, o której mowa w art. 44b § 1 k.k., nie spełnia standardu konstytucyjnego, zapewniającego istnienie swobody orzeczniczej w takim zakresie, w jakim konieczność orzeczenia przypadku relatywizowana byłaby do stopnia winy sprawcy i stopnia społecznej szkodliwości jego czynu³⁷. Wszak konstytucyjna zasada proporcjonalności wymaga, aby środek stosowany dla osiągnięcia zamierzonego celu był niezbędny i właściwy oraz aby związana z nim ingerencja nie była nadmierna, co kłóci się z założeniem, że przeciwdziałanie przestępstwom związanym z prowadzeniem pojazdów mechanicznych w stanie nietrzeźwości nie może zostać osiągnięte przez już obecnie funkcjonujące środki reakcji prawnokarnej, kosztem wprowadzenia do ustawy obowiązkowego orzekania przypadku pojazdu mechanicznego w każdym z ustawowo wskazanych przypadków³⁸. Optyki tej nie zmieniają bądź to zamienne orzeczenie przypadku równowartości pojazdu z art. 44b § 2 k.k., bądź też wyłączenia z art. 44b § 4 k.k. lub z art. 44b § 5 k.k., gdyż również i w odniesieniu do tych klauzul można sformułować liczne zastrzeżenia, ogniskujące się wokół albo niekonsekwencji ustawodawcy, polegającej na pozostawieniu dość istotnych luk ustawowych, albo braku wprowadzenia skonkretyzowanych limitacji w stosowaniu alternatyw względem *stricto* przypadku pojazdu mechanicznego³⁹.

Z tych powodów pojawiająca się w przypadku przypadku pojazdu mechanicznego represyjność zdaje się dominować nad prewencją indywidualną, co należy ocenić krytycznie. Krytykę tę trzeba wyrazić dość dobitnie zwłaszcza w tej kwestii, w której represyjność omawianego środka represji prawnokarnej, zgodnie z twierdzeniami pierwotnego uzasadnienia nowelizacji, nie ma być – w odróżnieniu nawet od kar kodeksowych – uzależniona od dostosowania środka względem dochodów lub sytuacji majątkowej sprawcy⁴⁰. Wszak: „Każdy środek penalny, w szczególności

36 Uzasadnienie projektu ustawy, druk sejmowy nr 2024 Sejmu RP IX. kadencji, s. 14.

37 Zob. szerzej: P. Daniluk, *O propozycji wprowadzenia do kodeksu karnego przypadku pojazdu mechanicznego (uwagi w związku z projektem z 16.09.2021 r.)*, „Państwo i Prawo” 2022/3, s. 54–67.

38 Por.: J. Kluza, *Przypadek pojazdu mechanicznego w świetle nowelizacji Kodeksu karnego*, „Monitor Prawniczy” 2022/24, s. 1222.

39 Zob. np.: T. Oczkowski (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. V. Konarska-Wrzošek, Warszawa 2023, Lex, kom. do art. 44b, teza 1; J. Giezek, D. Gruszecka, K. Lipiński, *Opinia na temat ustawy z 7.7.2022 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 762)*, Warszawa 2022, s. 82.

40 Uzasadnienie projektu ustawy, druk sejmowy nr 2024 Sejmu RP IX. kadencji, s. 14.

ingerujący w prawo własności, musi być proporcjonalny i musi odzwierciedlać kryminalną bezprawność czynu⁴¹. W tej perspektywie próba uadekwatniania przypadku pojazdu mechanicznego względem celu indywidualnoprewencyjnego, który winien ów przypadek spełniać w pierwszej kolejności, bez pogwałcenia konstytucyjnej zasady proporcjonalności, musi przebiegać na gruncie poczynienia propozycji określonych modyfikacji normatywnych.

Z drugiej strony nie da się ukryć, że przypadek pojazdu, normowany przez regulacje administracyjno-cywilne, jak już wspomniano, spełnia przede wszystkim – podobną do karnistycznie pojmowanej – funkcję prewencyjną. Zapobieganie naruszeniom bezpieczeństwa w komunikacji przebiega bowiem w tym przypadku tam, gdzie niebezpieczeństwa te są niwelowane już niejako w zarodku. Przykładowo, usunięty będzie z drogi publicznej zarówno ten pojazd, wobec którego nie udokumentowano, że jest pojazdem ubezpieczonym od odpowiedzialności cywilnej, a więc stwarzającym potencjalne ryzyko niemożności poniesienia konsekwencji odszkodowawczych przez osobę nim kierującą w przypadku zaistnienia zdarzenia ubezpieczeniowego (art. 130a ust. 1 pkt 2 PrDrog), jak i ten pojazd, który powoduje już konkretne ryzyko naruszenia struktury nawierzchni drogi publicznej poprzez przekroczenie wymiarów, dopuszczalnej masy całkowitej lub nacisku osi określonych w przepisach ruchu drogowego (art. 130a ust. 1 pkt 3 PrDrog). Jak zatem widać, chodzi o dość różnorodne spektrum uchybień w odniesieniu do określonych restrykcji administracyjnych, których celem jest ochrona dóbr prawnych na dalekim przedpolu ich naruszenia.

Niemniej jednak trudno powiedzieć, że zespolenie przywołanej regulacji administracyjnoprawnej z ostatecznie orzekanym przez sąd cywilny przypadkiem pojazdu wykazywało charakter w nadmiernym stopniu represyjny. W pierwszej kolejności nie da się bowiem ukryć, że tak naprawdę jedynym warunkiem odzyskania pojazdu przez osobę legitymującą się względem niego tytułem prawnym jest ustanie warunków, które uzasadniały usunięcie pojazdu z drogi publicznej (art. 130a ust. 7 pkt 2 *in fine* PrDrog). Chodzi więc tutaj jedynie o skonkretyzowaną likwidację ryzyka dla dóbr prawnych, nie zaś o pozbawienie właściciela pojazdu jego własności, co czynione jest jedynie na zasadzie – wyraźnie obwarowanego przesłankami ustawowymi – wyjątku. Po drugie, sądowi cywilnemu, orzekającemu w ostateczności w przedmiocie przypadku pojazdu, pozostawiono szeroko zakrojony luz decyzyjny. Wszak sąd każdorazowo może nie orzec przypadku zawsze wtedy, gdy powoła się na ogólną klauzulę sprzeczności takowego orzeczenia z zasadami współżycia społecznego, wynikającą z art. 130a ust. 10e *in fine* PrDrog. Wydaje się więc, że przy tak ustawowo zakrojonych przesłankach ostateczne orzeczenie przypadku pojazdu w postępowaniu cywilnym, w drodze wyjątku od reguły zwrotu pojazdu jego właścicielowi – w odróżnieniu od podobnej regulacji

41 J. Kluza, *Przypadek...*, s. 1221.

prawnokarnej – nosi znamiona reakcji proporcjonalnej, wpisującej się przeto w konstytucyjny standard ochrony prawa własności.

V. ZARYS PROPOZYCJI KIERUNKU ZMIAN NORMATYWNYCH W USTAWIE KARNEJ

Zarysowane porównanie obu instytucji prawnych przypadku skłania ku refleksji, że przede wszystkim nadmierna represyjność przypadku pojazdu mechanicznego na gruncie regulacji prawnej, kłócąca się z konstytucyjnym standardem ochrony prawa własności, nakazuje pokierować potencjalne zmiany legislacyjne w tym kierunku, w którym na pierwszy plan wysunięta zostałaby funkcja prewencyjna regulacji. Wszak chwilowe odebranie pojazdu sprawcy, który z jego użyciem dopuścił się czynu zabronionego, nie zawsze musi iść w parze z ostatecznym pozbawieniem właściciela pojazdu jego prawa własności do tej rzeczy. Stąd zmiany normatywne w ustawie karnej mogłyby obrać w kluczowych z aksjologicznego punktu widzenia punktach za wzorzec regulację administracyjno-cywilną, wielokrotnie ocenianą już pod kątem zgodności z uwarunkowaniami konstytucyjnymi i korygowaną przy dostrzeżonych uchybieniach na przestrzeni lat.

W związku z tym – po pierwsze – odpowiednik administracyjnoprawnej zasady „asekuracyjnej powściągliwości” w prawie karnym mógłby zasadzać się na generalnym założeniu, że pozbawienie sprawcy własności pojazdu mechanicznego następowałoby wyłącznie w wyjątkowych sytuacjach, gdy nie istnieją żadne inne środki reakcji prawnej, mogące skutecznie zapobiegać popełnianiu przez danego sprawcę kolejnych przestępstw z użyciem tego samego pojazdu w związku z prowadzeniem go w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. Z pomocą przychodzi szablon wywodzony choćby z art. 10 § 2 k.k., wzorem którego można by było zaproponować wprowadzenie do art. 44b § 1 k.k. uzupełnienia o przykładową treść „(...) pod warunkiem, że poprzednio stosowane środki reakcji prawnej okazały się bezskuteczne (...)”. Zasugerowana treść normatywna pozwoliłaby zatem stopniować represję prawną, poczynając – egzemplifikacyjnie – od orzekania środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów (art. 39 pkt 3 k.k.), poprzez orzeczenie kary ograniczenia wolności połączonej z włożeniem na sprawcę obowiązków odpowiadających środkom probacyjnym (art. 34 § 3 k.k.), a więc obowiązków powstrzymania się od nadużywania alkoholu lub używania innych środków odurzających (art. 72 § 1 pkt 5 k.k.) oraz poddania się terapii uzależnień (art. 72 § 1 pkt 6 k.k.), aż po karę pozbawienia wolności w zawieszeniu połączoną ze stosowaniem wprost tychże środków probacyjnych, przy sięganiu dopiero w ostateczności po orzeczenie przypadku pojazdu mechanicznego – jako środka najbardziej drastycznego – w sytuacji, w której uprzednio orzeczone środki nie dały zamierzonego rezultatu.

Idąc dalej – po drugie – sytuacje, w których pojazd mechaniczny prowadzony przez sprawcę nie jest jego własnością, nie powinny prowadzić do orzekania przepadku równowartości tegoż pojazdu, gdyż odebranie sprawcy idealistycznie pojmowanej części pojazdu nie spełnia w tym przypadku jakiegokolwiek funkcji prewencyjnej. Wszak sprawca nie jest w stanie stworzyć na nowo podobnego zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu lądowym z użyciem li tylko przysługującego mu prawa własności, bez posłużenia się fizycznie pojmowanym pojazdem. Stąd w omawianej płaszczyźnie należałoby po wyzuciu sprawcy czynu zabronionego z posiadania pojazdu rozważyć, w jaki sposób uniemożliwić mu ponowne wejście w posiadanie tego pojazdu po oddaniu go osobom, które dysponują doń odpowiednimi uprawnieniami właścicielskimi. Być może celowe byłoby w tym przypadku orzekanie przepadku udziału w prawie własności, przy równomiernym rozłożeniu objętego przypadkiem udziału we współwłasności na pozostałych współwłaścicieli rzeczy, ażeby sprawca nie mógł już żądać od pozostałych właścicieli dopuszczenia go do współposiadania rzeczy, a więc – koniec końców – do dopuszczenia go do kierowania pojazdem.

Wreszcie – po trzecie – wzorem ustawy cywilnoprocesowej, sąd orzekający przepadek pojazdu mechanicznego musiałby dysponować odpowiednim luzem decyzyjnym, występującym już w części ogólnej k.k., pozwalającym uadekwatnić przepadek względem realiów każdego ocenianego przypadku. Jeżeli nie miałyby być to luz bliżej nieokreślony, wyrażający się w obrębie art. 44b § 1 k.k. w zamianie obligatoryjnego trybu orzekania o przepadku („orzeka”) na tryb fakultatywny („może orzec”), to w końcowej części przywołanej jednostki redakcyjnej winna pojawić się klauzula uadekwatniająca o przykładowej treści: „chyba że orzeczenie przepadku byłoby niewspółmierne do wagi popełnionego czynu lub stopnia zawinienia sprawcy”, co koresponduje choćby z podobnymi regulacjami z art. 44 § 3 k.k. i art. 44a § 4 k.k. W tym zakresie zostałyby uwzględnione przy orzekaniu przepadku takie determinanty, jak społeczna szkodliwość czynu oraz zawinienie po stronie sprawcy czynu zabronionego, co wydaje się nad wyraz pożądane w odniesieniu do konstytucyjnego testu proporcjonalności określonych rozwiązań prawnych. Bądź co bądź, trudno bowiem uzasadnić dalsze obowiązywanie zarówno pod względem wyjątkowości, jak i treści klauzuli z art. 178a § 5 zd. 2 k.k., ponieważ i obejmuje ona wyłącznie przepadek orzekany w przypadku skazania za przestępstwo z art. 178a § 1 i 4 k.k., i wprowadza bliżej nieodokreślony względem dogmatycznej struktury przestępstwa „wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami”.

W tym kierunku zatem mogłyby podążać potencjalne prace legislacyjne, którym przyświecałaby przejęta z unormowania administracyjno-cywilnego aksjologia prewencji, połączonej z orzekaniem przepadku pojazdu dopiero w ostateczności. Oczywiście, prewencja ta daleka byłaby od posługiwania się dającym o sobie znać w porównywanej instytucji prawnej władztwem administracyjnym, jedynie limitowanym

orzeczeniem sądu powszechnego, wyrażając się w prawie karnym w swobodnej ocenie sądowej badanego przypadku, nieograniczonej zbyt dalece przez sztywne ramy ustawy.

VI. PODSUMOWANIE

Budząca dość liczne kontrowersje zarówno w okresie już historycznym, jak i na etapie legislacyjnym instytucja przypadku pojazdu mechanicznego w prawie karnym wydaje się intrygować nie tylko pod względem samej treści normatywnej wprowadzonej w ostatnim czasie do ustawy, lecz również i w zakresie zasadności wyodrębnienia kolejnego rodzaju przypadku w k.k. obok generalnego unormowania przypadku przedmiotów. Niemniej, nie przesądzając, czy racje orzecznicze negujące utożsamianie przedmiotu czynności wykonawczej z pojazdem prowadzonym przez nietrzeźwego lub odurzonego kierowcę mogą być uznane za doniosłe, nie sposób jednak nie zgodzić się ze stwierdzeniem, że przedmiotowa regulacja na pewno nie jest w obecnym kształcie unormowaniem całkowicie wypełniającym związane z nim funkcje. Przede wszystkim zasygnalizowana już nawet przez samego ustawodawcę przewaga represyjności nad prewencją nakazuje zastanowić się nad wprowadzoną do ustawy treścią normatywną pod kątem jej spójności z innymi instytucjami kodeksowymi, a także z aksjologią przyświecającą prawu karnemu. W tym kontekście formułowanie postulatów *de lege ferenda* zapewne będzie trafiać w niedalekiej przyszłości na podatny grunt, co być może skutkuje rychłymi zmianami normatywnymi.

Zaprezentowane w toku rozważań porównanie administracyjno-cywilnego przypadku pojazdów z karnistycznym przypadkiem pojazdów mechanicznych ukazało – niezależnie od przynależności do odmiennych gałęzi prawa – dające się zauważyć aksjologiczne podobieństwa obu instytucji, zachęcające do czynienia wzoru z regulacji dłużej obowiązującej w systemie prawnym, poddanej dotychczas testom konstytucyjności. W tym zakresie sugerowane zmiany w obszarze przypadku pojazdu mechanicznego w prawie karnym mogłyby czerpać z rozwiązań już sprawdzonych, wypełniających i standard ochrony prawa własności, i standard proporcjonalności działań ustawodawczych. Stąd na pierwszy plan wysuwa się ten kierunek modyfikacji normatywnych, które wprowadzą do prawa karnego – po pierwsze – odpowiednik zasady „asekuracyjnej powściągliwości” w orzekaniu przypadku pojazdu, a więc poniekąd stopniowanie represji karnej, po drugie – rezygnację z przypadku równowartości pojazdu, po trzecie – uogólnioną klauzulę uadekwatniającą, luzującą rygor obligatoryjnego orzekania przypadku. Wydaje się, iż zasugerowane kroki ustawodawcze pozwoliłyby zmienić aktualną orientację regulacji, która w miejsce dawania pierwszeństwa funkcji represyjnej służyłaby realizacji prewencji indywidualnej.

W konsekwencji postawiona na wstępie teza, w myśl której aktualna regulacja ze styku prawa administracyjnego i cywilnego mogłaby służyć za wzór legislacyjny dla ochrony dóbr prawem chronionych przed ich naruszeniem lub narażeniem na niebezpieczeństwo w orbicie regulacji prawnokarnej, bez naruszania konstytucyjnego standardu ochrony prawa własności, jawi się jako uzasadniona w orbicie przywołanych i argumentów historycznoprawnych, i twierdzeń z obszaru dyskursu dogmatycznego. Wypada przeto mieć nadzieję, że zarysowane porównanie stanie się przyczynkiem do porównawczego spojrzenia na obie poddane charakterystyce instytucje prawne i do wyciągnięcia stosownych wniosków.

r.pr. dr Krzysztof Fila

Wykładowca na Uniwersytecie Dolnośląskim DSW we Wrocławiu, radca prawny w Okręgowej Izbie Radców Prawnych we Wrocławiu.

Lecturer at the University of Lower Silesia DSW in Wrocław, Attorney-at-Law at the Wrocław Bar Association.

ORCID: 0000-0002-8386-1775

ABSTRACT

Keywords: *forfeiture of a motor vehicle, forfeiture in criminal law, forfeiture of a vehicle, non-litigious proceedings, protection of property rights*

Forfeiture of a motor vehicle in the amendment to the Criminal Code and forfeiture of a vehicle under administrative and civil procedure: similarities, differences, conclusions

The study attempts to find similarities and differences between forfeiture of a motor vehicle under the Criminal Code and a similar institution at the interface of administrative law and civil law. The thesis comes down to the statement that the administrative and civil regulation of vehicle forfeiture might constitute a legislative model for protecting legally protected interests against their violation or exposure to danger in the criminal law sphere, without violating, first of all, the constitutional standard of ownership protection.

Bibliografia

1. **Burtowy Michał**, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2023, Lex, kom. do art. 130a
2. **Daniluk Paweł**, *O propozycji wprowadzenia do kodeksu karnego przypadku pojazdu mechanicznego (uwagi w związku z projektem z 16.09.2021 r.)*, „Państwo i Prawo” 2022/3
3. **Fras Mariusz**, *Droga sądowa w sprawie z powództwa jednostki prowadzącej parking przeciwko Skarbowi Państwa – glosa – III CZP 47/07*, „Monitor Prawniczy” 2008/9
4. **Giezek Jacek**, **Gruszecka Dagmara**, **Lipiński Konrad**, *Opinia na temat ustawy z 7.7.2022 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 762)*, Warszawa 2022
5. **Gruszecka Dagmara** (w:) *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, red. J. Giezek, Warszawa 2021, Lex, kom. do art. 44a
6. **Heleniak Grzegorz**, *Problematyka opłat za odholowywanie pojazdów w działalności Rzecznika Praw Obywatelskich*, „Samorząd Terytorialny” 2019/4
7. **Kluza Jan**, *Przepadek pojazdu mechanicznego w świetle nowelizacji Kodeksu karnego*, „Monitor Prawniczy” 2022/24
8. **Kochanowski Janusz** (w:) *Kodeks drogowy. Komentarz*, red. J. Bafia, Warszawa 1988
9. **Kociński Cezary**, *Usuwanie pojazdów z drogi i dalsze postępowanie z tymi pojazdami*, „Nowe Zeszyty Samorządowe” 2013/2
10. **Konarska-Wrzošek Violetta**, **Lachowski Jerzy**, *Instytucja przypadku w polskim prawie karnym*, Warszawa 2020
11. **Korobolowski Mariusz**, *Przepadek pojazdu w świetle art. 130a ust. 10 ustawy z 20.6.1997 r. Prawo o ruchu drogowym – przyczynek do dyskusji* (w:) *Bezpieczeństwo informacji w administracji publicznej*, red. D. Fleszer, Sosnowiec 2017
12. **Kotowski Wojciech**, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2011, Lex, kom. do art. 130a
13. **Kukuła Zygmunt**, *Przepadek przedsiębiorstwa jako nowy instrument polityki kryminalnej*, „Prokuratura i Prawo” 2018/7–8
14. **Kuligowski Łukasz**, *Trzeba płacić nawet za niesłusznie usunięte auto*, „Rzeczpospolita. Prawo Co Dnia” 2012/7
15. **Kulik Marek** (w:) *Kodeks karny. Komentarz aktualizowany*, red. M. Mozgawa, Warszawa 2023, Lex, kom. do art. 44b
16. **Mezglewski Artur** (w:) *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, red. A. Mezglewski, M. Nowikowska, J. Kurek-Sobieraj, Warszawa 2022, Legalis, kom. do art. 130a
17. **Niezgoda Andrzej**, *Glosa do postanowienia NSA z 23.5.2006 r., II Fw 2/06*, „Orzecznictwo Sądów Powszechnych” 2007/3
18. **Oczkowski Tomasz** (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. V. Konarska-Wrzošek, Warszawa 2023, Lex, kom. do art. 44b
19. **Orzeł Jacek**, **Wilk Leszek**, *Problematyka przypadku pojazdu mechanicznego w razie skazania sprawcy za przestępstwo z art. 178a § 1 k.k.*, „Przegląd Sądowy” 2013/2

20. **Raglewski Janusz**, *Glosa do uchwały SN z 30.10.2008 r., I KZP 20/08*, 2008, Lex
21. **Stefański Ryszard Andrzej**, *Glosa do uchwały składu 7 sędziów SN z 30.10.2008 r., I KZP 20/08*, „Prokuratura i Prawo” 2009/3
22. **Stępień Jakub**, *Quasi-przepadek pojazdu mechanicznego w znowelizowanym Kodeksie karnym*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2023/2
23. **Studzińska Joanna**, *Przepadek pojazdów (w:) Postępowanie nieprocesowe*, red. J. Studzińska, E. Gapska, Warszawa 2015, Lex, rozdz. 13.4.2
24. **Tarapata Szymon**, *Przedmiot czynności wykonawczej a przedmiot służący do popełnienia przestępstwa. Uwagi na marginesie uchwały Sądu Najwyższego z 30.10.2008 r. (I KZP 20/08)*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2009/3