

UZASADNIENIE

Przepisy przewidujące obligatoryjne orzeczenie przepadku pojazdów zostały wprowadzone ustawą z dnia 7 lipca 2022 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2600, z późn. zm.) i mają wejść w życie 14 marca 2024 r.

Należy wskazać, że już w toku prac legislacyjnych nad wskazaną wyżej ustawą zgłaszano szereg krytycznych uwag. Zostały one złożone między innymi przez: Sąd Najwyższy, Rzecznika Praw Obywatelskich, Krajową Radę Radców Prawnych, Zespół ds. Prawa Karnego Stowarzyszenia Sędziów Polskich IUSTITIA, Stowarzyszenie Prokuratorów „Lex Super Omnia”, Krakowski Instytut Prawa Karnego Fundacja, jak również zostały zawarte w opinii prawnej do ustawy z dnia 7 lipca 2022 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 762) w zakresie proponowanych niektórych zmian dotyczących przestępstw przeciwko bezpieczeństwu, sporządzonej przez adw. dr. Tomasza Snarskiego, adiunkta w Katedrze Prawa Karnego Materialnego i Kryminologii Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego, oraz opinii na temat ustawy z dnia 7 lipca 2022 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 762), sporządzonej przez prof. dr. hab. Jacka Giezka, Kierownika Katedry Prawa Karnego Materialnego Uniwersytetu Wrocławskiego, dr Dagmarę Gruszecką, adiunkta w Katedrze Prawa Karnego Materialnego Uniwersytetu Wrocławskiego i dr. Konrada Lipińskiego, adiunkta w Katedrze Prawa Karnego Materialnego Uniwersytetu Wrocławskiego.

Uwagi dotyczyły w szczególności zasadności obligatoryjności orzekania przepadku pojazdów, zgodności z konstytucyjną zasadą proporcjonalności reakcji prawnokarnej oraz konstytucyjnym standardem równości wobec prawa.

Przepis art. 175 ust. 1 Konstytucji RP stanowi, że wymiar sprawiedliwości w Rzeczypospolitej Polskiej sprawują Sąd Najwyższy, sądy powszechne, sądy administracyjne oraz sądy wojskowe, co oznacza, że „odpowiedzialność karna, we wszystkich fazach postępowania, należy, co do zasady, do domeny wymiaru sprawiedliwości”¹.

Sąd w granicach przewidzianych ustawą kształtuje sankcję karną za konkretne przestępstwo, dostosowuje wymiar kary i środków karnych do osoby konkretnego sprawcy, mając na uwadze stopień społecznej szkodliwości czynu, w tym okoliczności czynu oraz stopień zawinienia. Obligatoryjność stosowania określonych form reakcji, w tym orzekania środków karnych, jest wyjątkowa. Regułą powinno być tworzenie regulacji karnych

¹ Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 21 lutego 2001 r. w sprawie P 12/00;

zawierających unormowania o charakterze fakultatywnym, gwarantujących swobodę uznania sędziowskiego i zindywidualizowane dostosowanie sankcji do czynu.

Obligatoryjność orzekania przypadku pojazdu mechanicznego stanowi istotne ograniczenie kompetencji sądu do sprawowania wymiaru sprawiedliwości.

Z uwagi na powyższe zasadnym jest zrezygnowanie z obligatoryjności orzekania przypadku pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę na rzecz jego fakultatywności.

Instytucja przypadku pojazdów występuje w systemach kilku państw UE (np. Belgii, Finlandii, Estonii, Luksemburgu, Słowenii, Włoch). W większości państw, w których taki środek został przewidziany, jest on orzekany fakultatywnie, zazwyczaj wówczas, gdy dochodzi do skazania z uwagi na popełnienie przestępstwa wypadku drogowego w stanie nietrzeźwości, bądź doszło do ponownego popełnienia przestępstwa prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości.²

Również w świetle orzecznictwa Trybunału Konstytucyjnego wprowadzenie względnej obligatoryjności stanowi minimalny standard konstytucyjny. TK w licznych orzeczeniach wskazywał, że istota wykonywania władzy sądowniczej, z którą wiąże się prawo do sądu (art. 45 ust. 1 Konstytucji), sprowadza się do zachowania przez sąd minimum kompetencji. Wielokrotnie TK dość plastycznie wskazywał, że: „Sąd ferujący orzeczenia w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej nie może być sprowadzany do roli robota” (wyrok TK z dnia 29 kwietnia 2008 r. SK 11/07), „notariusza” (wyrok TK z dnia 7 października 2014 r. K 9/13, wyrok TK z 17 lipca 2013 r., 9/10), czy „automatu subsumcyjnego” (wyrok TK z dnia 9 października 2007 r. SK 70/06).

W odniesieniu do przypadku pojazdów, w sytuacji gdy pojazd nie był wyłączną własnością sprawcy, obligatoryjny obowiązek orzekania przypadku równowartości pojazdu zamiast przypadku, narusza zasady trafnej represji (art. 2 § 1 pkt 2 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks postępowania karnego (Dz.U. z 2024 r. poz. 37), dalej jako „k.p.k.”). Takie rozwiązanie należy ocenić jako zaprzeczenie zasady proporcjonalności kary i równości sprawców. Wysokość równowartości zależna jest bowiem jedynie od wartości pojazdu, która pozostaje bez związku z samym przestępstwem.

Zasady orzekania przypadku pojazdu wskazane w uchwalonym brzmieniu art. 44b ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2024 r. poz. 17), dalej jako „k.k.”, są także sprzeczne z zasadą równości. Sytuacja w której kwestie właścicielskie, a nie

² por. M. Mozgawa, Magdalena Budyn-Kulik, Marek Kulik, Tryb penalizacji zachowania polegającego na prowadzeniu pojazdu (mechanicznego i niemechanicznego) pod wpływem alkoholu w poszczególnych krajach Unii Europejskiej, Prawo w działaniu. Sprawy karne 2016, nr 28, s. 47-132.

okoliczności czynu, decydują o zastosowaniu przepadku pojazdu jest niewłaściwa w świetle art. 32 Konstytucji RP, stanowiąc przejaw nierównego traktowania podmiotów znajdujących się w takiej samej sytuacji prawnej. Podobny czyn popełniony w podobnych okolicznościach pociąga za sobą orzeczenie przepadku pojazdów o istotnie różniącej się wartości, co może powodować, że realna dolegliwość wynikająca z tego orzeczenia, przy uwzględnieniu okoliczności popełnienia przestępstwa i właściwości sprawcy, będzie w jednych wypadkach nieproporcjonalnie wysoka (np. w stosunku do osoby o niskim stopniu zamożności), w innych nieproporcjonalnie niska.

Przedmiotowy projekt ustawy przewiduje fakultatywność orzekania przepadku pojazdu. Nadto wyłącza możliwość orzeczenia przepadku pojazdu mechanicznego, gdy jest to niemożliwe lub niecelowe z uwagi na jego zbycie, utratę, zniszczenie lub znaczne uszkodzenie, albo jeżeli pojazd w czasie popełnienia przestępstwa nie stanowił wyłącznej własności sprawcy. W takim wypadku sąd będzie mógł orzec nawiązkę na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej.

Powyższe rozwiązania dostosowują przepisy do standardów konstytucyjnych, oddając w ręce sądu ostateczną decyzję o potrzebie orzekania przepadku (przyjęcie fakultatywności orzekania przepadku pojazdów), bądź orzeczenia nawiązki.

Mając na uwadze projektowaną zmianę przepisu art. 44b k.k., zasadnym jest uchylenie w ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks postępowania karnego, § 1a w art. 295, który nakładał na organy ścigania obowiązek dokonania tymczasowego zajęcia pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w czasie popełnienia przestępstwa, za które miał być obligatoryjnie orzeczonego przepadek pojazdu mechanicznego. Zauważyć przy tym należy, że obecnie art. 291 § 1 pkt 3 k.p.k. umożliwia dokonanie zabezpieczenia na mieniu oskarżonego wykonania orzeczenia m.in. w przedmiocie przepadku. Z kolei przepis art. 295 § 1 k.p.k. pozwala dokonać tymczasowego zajęcia mienia ruchomego osoby podejrzanej, jeżeli zachodzi obawa usunięcia tego mienia. Wskazać przy tym trzeba, że nie ma potrzeby regulowania kwestii intertemporalnych w zakresie odnoszącym się do tymczasowego zajęcia pojazdów. Z chwilą wejścia w życie proponowanej zmiany i uchylenia w art. 295 § 1a k.p.k., policja będzie mogła kontynuować tymczasowe zajęcie w oparciu o art. 295 § 1 k.p.k. albo zwrócić pojazd kierującemu uznając, że podstawy do fakultatywnego zajęcia w konkretnej sprawie nie występują.

Rezygnacja z obligatoryjności przepadku pojazdu spowoduje, że w sytuacji gdy pojazd nie był wyłączną własnością sprawcy, nie będzie także obligatoryjnego obowiązku orzekania przepadku równowartości pojazdu zamiast przepadku. Tym samym proponowana nowelizacja

art. 44b k.k. sprawia, że w ustawie z dnia 9 czerwca 2022 r. o wspieraniu i resocjalizacji nieletnich (Dz. U. z 2022 r. poz. 1700, z 2023 r. poz. 289, 1860) należy dokonać zmiany wynikowej, to znaczy w art. 7 w pkt 8, po wyrazach „przepadek pojazdu mechanicznego” skreślić wyrazy „albo równowartości pojazdu”.

Projektowany termin wejścia ustawy w życie jest podyktowany koniecznością wyeliminowania regulacji prawnych budzących zastrzeżenia konstytucyjnie, i nie będzie stanowił zagrożenia dla praw obywateli. Mając na uwadze zakres projektowanych zmian, zgodnie z art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. *o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461), ważny interes państwa wymaga natychmiastowego wejścia w życie aktu normatywnego, a zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie.

Projektowana regulacja nie jest sprzeczna z prawem Unii Europejskiej.

Projekt nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnień.

Projekt nie określa zasad podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej.

OSR projektu nie był oceniany w trybie § 32 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348).

Projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 4 i § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów.