



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VIII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-10-2-17

Druk nr 1231
Warszawa, 17 stycznia 2017 r.

Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Sprawiedliwości.

Z poważaniem

(-) Beata Szydło

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2016 r. poz. 1137 i 2138) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 42 po § 1 dodaje się § 1a w brzmieniu:

„§ 1a. Sąd orzeka zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w razie skazania za przestępstwo określone w art. 178b lub art. 180a.”;

2) w art. 178 po § 1 dodaje się § 1a w brzmieniu:

„§ 1a. W wypadku określonym w § 1 w stosunku do sprawcy, który popełnił przestępstwo określone w art. 177 § 2, dolna granica ustawowego zagrożenia wynosi 2 lata pozbawienia wolności.”;

3) po art. 178a dodaje się art. 178b w brzmieniu:

„Art. 178b. Kto, pomimo wydania przez osobę uprawnioną do kontroli ruchu drogowego, poruszając się pojazdem lub znajdującą się na statku wodnym albo powietrznym, przy użyciu sygnałów dźwiękowych i świetlnych, polecenia zatrzymania pojazdu mechanicznego nie zatrzymuje niezwłocznie pojazdu i kontynuuje jazdę,

podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.”;

4) art. 244 otrzymuje brzmienie:

„Art. 244. Kto nie stosuje się do orzeczonego przez sąd zakazu zajmowania stanowiska, wykonywania zawodu, prowadzenia działalności, prowadzenia pojazdów, wstępu do ośrodków gier i uczestnictwa w grach hazardowych, wstępu na imprezę masową, przebywania w określonych środowiskach lub miejscach, nakazu okresowego opuszczenia lokalu zajmowanego wspólnie z pokrzywdzonym, zakazu kontaktowania się z określonymi osobami, zakazu zbliżania się do określonych osób lub zakazu opuszczania określonego miejsca pobytu bez zgody sądu albo nie wykonuje zarządzenia sądu o ogłoszeniu orzeczenia w sposób w nim przewidziany,

podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.”.

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, ustawę z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawę z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia.

Art. 2. W ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2015 r. poz. 1094, z późn. zm.²⁾) w art. 45 § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. Karalność wykroczenia ustaje, jeżeli od czasu jego popełnienia upłynął rok; jeżeli w tym okresie wszczęto postępowanie, karalność wykroczenia ustaje z upływem 2 lat od zakończenia tego okresu.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 1749, 1948, 2138 i 2261) w art. 213 po § 1a dodaje się § 1b w brzmieniu:

„§ 1b. W postępowaniu w sprawach o przestępstwa w ruchu lądowym określone w rozdziale XXI Kodeksu karnego należy także uzyskać informacje z centralnej ewidencji kierowców oraz z ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego, prowadzonej przez Policję, dotyczące oskarżonego. Jeżeli od sporządzenia tych informacji upłynął okres 6 miesięcy, należy uzyskać je ponownie.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.³⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 129a w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) w zakresie badania w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu,”;

2) w art. 129i ust. 2–4 otrzymują brzmienie:

„2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się, jeżeli stan osoby podlegającej badaniu uniemożliwia jego przeprowadzenie urządzeniem elektronicznym lub osoba ta odmawia poddania się takiemu badaniu. W takim przypadku ustalenie zawartości w organizmie alkoholu następuje na podstawie badania krwi.

3. Badanie w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu może być przeprowadzone również w razie braku zgody osoby podlegającej badaniu, o czym należy ją uprzedzić.

4. Warunki oraz sposób przeprowadzania badań, o których mowa w ust. 1 i 2, określają przepisy wydane na podstawie art. 47 ust. 2 ustawy z dnia 26 października

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 1485, 1634 i 1707.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611, z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768, 822 i 970, z 2015 r. poz. 211, 541, 591, 933, 1038, 1045, 1273, 1326, 1335, 1359, 1649, 1830, 1844, 1893, 2183 i 2281, z 2016 r. poz. 266, 352, 1250, 1948 i 2001 oraz z 2017 r. poz. 60.

1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (Dz. U. z 2016 r. poz. 487).”;

3) w art. 129j ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Badanie w celu ustalenia obecności w organizmie środka działającego podobnie do alkoholu może być przeprowadzone również w razie braku zgody osoby podlegającej badaniu, o czym należy ją uprzedzić.”;

4) po art. 129j dodaje się art. 129ja w brzmieniu:

„Art. 129ja. W toku kontroli ruchu drogowego uprawniony organ kontroli może poddać kierującego pojazdem lub inną osobę, w stosunku do której zachodzi uzasadnione podejrzenie, że mogła kierować pojazdem, badaniu w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu lub obecności środka działającego podobnie do alkoholu.”;

5) w art. 129k:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W razie uczestniczenia w wypadku drogowym, w którym jest zabity lub ranny, kierujący pojazdem jest poddawany badaniu w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu lub obecności środka działającego podobnie do alkoholu.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Osoby, o których mowa w ust. 1 i 2, mają prawo żądać od organu kontroli ruchu drogowego przeprowadzenia badania krwi lub moczu w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu lub obecności środka działającego podobnie do alkoholu.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 1713 i 1948) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 100:

a) w § 4 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) zaopatrywania w formularze mandatu karnego oraz przydziału serii i numerów mandatów karnych generowanych przy wykorzystaniu systemu teleinformatycznego jest minister właściwy do spraw finansów publicznych;”,

b) po § 4 dodaje się § 4a w brzmieniu:

„§ 4a. Minister właściwy do spraw finansów publicznych może wyznaczyć, w drodze obwieszczenia, organ Krajowej Administracji Skarbowej właściwy do zaopatrywania w formularze mandatu karnego oraz przydziału serii i numerów

mandatów karanych generowanych przy wykorzystaniu systemu teleinformatycznego.”;

2) po art. 102 dodaje się art. 102a w brzmieniu:

„Art. 102a. § 1. Minister właściwy do spraw finansów publicznych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw informatyzacji i po zasięgnięciu opinii Prezesa Narodowego Banku Polskiego, może określić, w drodze rozporządzenia, wzór formularza wpłaty gotówkowej oraz polecenia przelewu na rachunek organu właściwego do poboru należności wynikających z grzywien nałożonych w drodze mandatu karnego, uwzględniając dane identyfikujące wpłacającego oraz tytuł wpłaty.

§ 2. Zlecenia płatnicze na rzecz organów właściwych do poboru należności wynikających z grzywien nałożonych w drodze mandatu karnego mogą być składane również w formie dokumentu elektronicznego przy użyciu oprogramowania udostępnionego przez banki lub innego dostawcę usług płatniczych w rozumieniu ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o usługach płatniczych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1572 i 1997), uprawnionego do przyjmowania zleceń płatniczych albo w inny sposób uzgodniony z bankiem lub innym dostawcą usług płatniczych przyjmującym zlecenie.

§ 3. Zlecenie płatnicze, o którym mowa w § 2, zawiera serię i numer mandatu karnego oraz datę wystawienia mandatu karnego, przy czym niepodanie lub błędne podanie tych informacji stanowi podstawę do odmowy realizacji wpłaty gotówkowej lub polecenia przelewu.”.

Art. 6. Do czynów popełnionych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy o przedawnieniu ustawy, o której mowa w art. 2, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, chyba że termin przedawnienia już upłynął.

Art. 7. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 5 pkt 1, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2018 r.

UZASADNIENIE

Opinia publiczna regularnie jest wstrząsana doniesieniami o rażącym nieprzestrzeganiu przepisów ruchu drogowego przez niektórych kierowców, w szczególności o powodowaniu przez nich wypadków skutkujących śmiercią lub ciężkimi uszkodzeniami ciała. Szczególny rezonans społeczny i powszechne potępienie wywołują doniesienia o popełnieniu takich czynów przez sprawców znajdujących się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środków odurzających. Reakcja na takie czyny organów ścigania i organów wymiaru sprawiedliwości nierzadko nie jest też adekwatna, a wymierzane kary rażą nadmierną łagodnością.

Niezależnie od przyczyn tego zjawiska, związanych ze stopniem uwrażliwienia społecznego na problem naruszania norm prawnych w zakresie ruchu drogowego, skuteczności działań organów ścigania i prawidłowości stosowania obowiązujących unormowań prawno-karnych przez sądy, należy stwierdzić, że nieprawidłowości dotyczące stosowania w praktyce odpowiedzialności karnej w stosunku do sprawców takich czynów wynikają również z ułomności regulacji prawnych w tym zakresie. Te niewłaściwe, wymagające korekty uregulowania przysparzały w praktyce wielu komplikacji, utrudniając zarówno prowadzenie postępowania karnego, jak i wymierzenie w danym przypadku kary respektującej wszystkie dyrektywy jej wymiaru. Zamierzeniem projektodawcy jest wyeliminowanie tych uchybień i uczynienie w ten sposób postępowania w sprawach o przestępstwa i wykroczenia w ruchu drogowym efektywniejszym, a reakcji karnej odpowiadającej stopniowi społecznej szkodliwości czynu, zawinienia oraz rzeczywistym względom prewencji indywidualnej i generalnej.

Pierwszą z kwestii wymagających – zdaniem projektodawców – ingerencji legislacyjnej jest kwestia biegu terminu przedawnienia karalności wykroczeń. Nie ma wątpliwości, że karalność wykroczenia – jako czynu charakteryzującego się najniższym abstrakcyjnym stopniem społecznej szkodliwości czynu w porównaniu do występków i zbrodni – powinna następować w stosunkowo krótkim okresie. W tym kontekście roczny okres przedawnienia karalności należy uznać za optymalny. Jeżeli jednak w czasie tego rocznego okresu wszczęto postępowanie w sprawie o wykroczenie, organy ścigania oraz wymiaru sprawiedliwości muszą mieć odpowiedni czas na przeprowadzenie postępowania i wydanie prawomocnego rozstrzygnięcia. Aktualnie

zgodnie z art. 45 § 1 k.w., jeżeli w tym okresie wszczęto postępowanie, karalność wykroczenia ustaje z upływem 2 lat od popełnienia czynu. Trzeba pamiętać, że w razie wszczęcia postępowania przed upływem rocznego terminu przedawnienia dochodzi do przedłużenia okresu przedawnienia karalności do 2 lat, nadal jednak liczonych od daty popełnienia czynu. Ten przedłużony okres musi być wystarczający na doprowadzenie do prawomocnego zakończenia procesu. Im później zatem wszczęto postępowanie, tym krótszy czas mają sądy na przeprowadzenie całej tej procedury. Na bieg przedmiotowego terminu nie ma już bowiem wpływu sam tok sprawy, odracanie i przerywanie rozprawy czy uchylenie wyroku w drugiej instancji i zwrot sprawy do ponownego jej rozpoznania itd. Zatem nawet jeżeli w dacie orzekania w pierwszej instancji przedawnienie jeszcze nie nastąpiło, ale obwiniony wystąpi z apelacją i wówczas upłynie termin przedawnienia, musi dojść w sądzie odwoławczym do uchylenia wyroku i umorzenia postępowania, i to nawet gdyby skarżący cofnął następnie swój środek odwoławczy (zob. art. 104 § 1 pkt 7 w zw. z art. 5 § 1 pkt 4 k.p.w. i art. 432 k.p.k. w zw. z art. 105 § 2 k.p.w.).

Rozwiązanie takie nie uwzględnia złożoności postępowania prowadzonego w trybie procesowym przez sąd, z zachowaniem wszelkich gwarancji jego uczestników, w postaci bardzo zbliżonej do procedury w sprawach o przestępstwa. W niektórych przypadkach rzeczywisty czas na rozpoznanie takiej sprawy o wykroczenie przez sąd w dwóch instancjach może wynieść 8–10 miesięcy, co w sądach – i to nie tylko wielkomiejskich – często okazuje się niemożliwe również z przyczyn obiektywnych. Strony procesowe mają bowiem szereg możliwości przeciągania i utrudniania biegu procesu, a w interesie obwinionego może leżeć umorzenie postępowania z powodu przedawnienia. Efektem tych regulacji są stosunkowo częste wypadki umorzenia postępowania sądowego z uwagi na przedawnienie karalności wykroczenia.

Należy tytułem ilustracji wskazać, że w 2015 r. sprawy ponad 1000 obwinionych o wykroczenia drogowe sprawców (w tym 150 kolizji i 320 przekroczeń prędkości) przedawniły się (dane Ministerstwa Sprawiedliwości).

Z tego względu proponuje się zmianę regulacji art. 45 § 1 k.w. w ten sposób, że jeżeli w okresie rocznym wszczęto postępowanie, karalność wykroczenia ustaje z upływem 2 lat od zakończenia tego okresu. Regulacja taka jest analogiczna do rozwiązań

w zakresie terminów przedawnienia karalności funkcjonujących w Kodeksie karnym i Kodeksie karnym skarbowym.

W zakresie prawa karnego materialnego na szczególną uwagę zasługuje kwestia prawidłowego ustalenia w ustawie zagrożeń karnych za niektóre rodzaje przestępstw związanych z naruszeniem bezpieczeństwa w ruchu lądowym.

Szczególnie wyrazistym przykładem zbyt łagodnej sankcji karnej, nieadekwatnej do społecznej szkodliwości typu czynu jest zagrożenie za spowodowanie w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego wypadku, którego następstwem jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu. Przepis art. 177 § 2 w zw. z art. 178 § 1 k.k. przewiduje aktualnie za taki czyn karę pozbawienia wolności, której dolna granica wynosi 9 miesięcy. Zdaniem projektodawcy jest to kara w rażącym stopniu niewspółmierna do rzeczywistej zawartości kryminalnego bezprawia tego typu czynów. Spostrzeżenie to jest w pełni uprawnione, jeżeli się weźmie pod uwagę orzekane przez sądy kary za przestępstwo spowodowania wypadku ze skutkiem śmiertelnym lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu przez sprawców znajdujących się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub którzy zbiegli z miejsca zdarzenia. W 2015 r. na 112 wyroków skazujących w odniesieniu do tej kategorii sprawców 26 wymierzono w zawieszeniu, w 2014 r. – 38 warunkowych zawieszek na 151 wyroków, a w 2013 r. – 93 (!) na 252 wyroki (dane Ministerstwa Sprawiedliwości).

Stąd proponuje się wprowadzenie przepisu art. 178 § 1a k.k., który w takich przypadkach ustalałby dolną granicę ustawowego zagrożenia w wysokości 2 lat pozbawienia wolności, co odpowiadałoby stopniowi szkodliwości społecznej tych czynów, zwłaszcza godzeniu w szczególnie cenne dobra prawem chronione, jakimi są życie i zdrowie ludzkie w poważnych rozmiarach. Czyny te spowodowane są zaś przez sprawców, którzy prowadzili pojazd, mając świadomość tego, że znajdują się w stanie nietrzeźwości lub odurzenia.

Kolejnym zagadnieniem jest kwestia odpowiedzialności karnej za przestępstwo określone w art. 180a k.k., polegające na prowadzeniu pojazdu mechanicznego na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu, nie stosując się do decyzji właściwego organu o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami. Przestępstwo to zagrożone jest m.in. karą pozbawienia wolności do 2 lat oraz można

fakultatywnie orzec środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych (art. 42 § 1 k.k.). Decyzja o cofnięciu uprawnienia zapada często w razie ujawnienia przekroczenia przez kierującego w terenie zabudowanym dopuszczalnej prędkości o ponad 50 km/h. Sprawcy takich czynów w razie prowadzenia pojazdu bez uprawnień są karani jedynie z tego artykułu przewidującego łagodne zagrożenia karne (w praktyce są to kary grzywny), mogą oni również – pomimo wielokrotnego naruszania zakazu przewidzianego w art. 180a k.k. – po upływie okresu zatrzymania odzyskać prawo jazdy, a w razie jego utraty – zdać ponownie egzamin i otrzymać ten dokument. Wynika to z faktu, że w praktyce środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów orzekany jest bardzo rzadko. W 2015 r. spośród prawie 1400 osób skazanych za jazdę bez uprawnień, odebranych decyzją administracyjną, zaledwie wobec 4 orzeczono sądowy zakaz prowadzenia pojazdów (dane Ministerstwa Sprawiedliwości).

Biorąc pod uwagę fakt, że zachowanie sprawcy stanowi niepodporządkowanie się zakazowi wynikającemu z cofnięcia uprawnienia do prowadzenia pojazdu, proponuje się wprowadzenie obowiązku orzekania tego środka karnego w razie skazania za czyn z art. 180a k.k. Wówczas sprawca prowadzący pojazd bez uprawnień odpowiadałby za popełnienie przestępstwa z art. 244 k.k. – niezastosowanie się do sądowego zakazu. Takie rozwiązanie miałoby na celu ukrócenie swoistej bezkarności kierowców niestosujących się do decyzji o cofnięciu uprawnień. W celu zachowania proporcji grożącej sankcji karnej należy też postulować podwyższenie sankcji karnej przewidzianej za przestępstwo z art. 244 k.k., której górna granica aktualnie jest tylko o rok wyższa niż za popełnienie przestępstwa niestosowania się do decyzji właściwego organu o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami. W tym stanie rzeczy jest zasadne podwyższenie w art. 244 k.k. zagrożenia karnego na karę od 3 miesięcy do 5 lat pozbawienia wolności.

Projekt wprowadza również nowy typ czynu zabronionego jako przestępstwo – ucieczkę przed pościgiem prowadzonym przez osobę uprawnioną do kontroli ruchu drogowego, poruszającą się pojazdem lub znajdującą się na statku wodnym albo powietrznym i dającą przy użyciu sygnałów dźwiękowych i świetlnych polecenie zatrzymania pojazdu. Istotne jest dla bytu tego przestępstwa, aby zarówno osoba zatrzymywana, jak i zatrzymująca znajdowała się w ruchu. Takie bowiem zachowanie stanowi potencjalnie bardzo istotne zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu lądowym dla

wszystkich uczestników tego ruchu. Trasa ucieczki prowadzi przez drogi publiczne, wśród uczestników ruchu, pieszych, rowerzystów, nierzadko powodując daleko idące skutki – uszkodzenie mienia, uszczerbek na zdrowiu czy utratę życia, w szczególności postronnych uczestników ruchu. Aktualnie tego typu zachowanie stanowi wykroczenie z art. 92 § 2 k.w., jeżeli sama ucieczka nie naraża konkretnej osoby na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu (art. 160 § 1 k.k.) lub nie spowoduje się jednocześnie wypadku drogowego (art. 177 k.k.). Jeżeli wskazany skutek nie wystąpił, sprawcy takich, nierzadko prowadzonych na bardzo długim dystansie, ucieczek są zatem w gruncie rzeczy bezkarni. Projektodawca świadomie odstąpił od zamieszczania wśród znamion typu czynu zabronionego narażenia człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, gdyż w praktyce udowodnienie zaistnienia tego znamienia w warunkach dynamicznego zdarzenia, jakim jest ucieczka przed pościgiem, stanowi dużą trudność. Wymaga to wykazania, jak przebiegała droga ucieczki, jakie osoby i w którym momencie mogły być narażone na to niebezpieczeństwo, z reguły należy przy tym powołać biegłych. W sytuacji gdy nie dysponuje się zapisem obrazu z takiego zdarzenia, wykazanie w stosunku do oskarżonego narażenia innego człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu w praktyce okazuje się nierealne, a tym samym postawienie zarzutu z art. 160 § 1 k.k. będzie niemożliwe. W ocenie projektodawcy przepis art. 160 § 1 k.k., który w realiach życiowych sprawdza się w wielu sytuacjach, w odniesieniu do ucieczki przed pościgiem w ruchu drogowym nie jest funkcjonalnym instrumentem prawnokarnym. Projektodawca w odniesieniu do typu czynu zaproponowanego w art. 178b k.k. przyjął założenie, że kontynuowanie jazdy i ucieczka przed organem kontrolującym ruch drogowy w każdym przypadku potencjalnie może powodować zagrożenie w ruchu drogowym, chociażby pośrednie. Jest tak chociażby z tego powodu, że ucieczka odbywa się na drodze publicznej, często na chodniku, drodze dla rowerów, ale nawet i w innym miejscu publicznym (np. w strefie zamieszkania czy w strefie ruchu) – czyli w miejscu, w którym nawet jeżeli akurat nie ma ludzi, to w każdej chwili może ktoś się pojawić, gdzie znajdują się przedmioty narażone na uszkodzenie lub zniszczenie – samochody, wiaty przystankowe, ogrodzenia, domy itd. Innymi słowy każde takie zachowanie niesie, choćby potencjalne, zagrożenie dla bezpieczeństwa powszechnego, które wyraża się w samej ucieczce przed organami kontroli ruchu drogowego,

a w związku z tym jest zbędne wskazywanie spowodowania zagrożenia wśród znamion typu czynu zabronionego z art. 178b k.k. Jest to czyn skierowany przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji (rozdział XXI k.k.) i każde zachowanie objęte znamionami czynu projektowanego w art. 178b k.k. godzi w tak określone dobro prawne.

W ocenie ustawodawcy adekwatną sankcją karną, odpowiadającą abstrakcyjnemu stopniu społecznej szkodliwości przestępstwa z art. 178b k.k., będzie kara od 3 miesięcy do 5 lat pozbawienia wolności. Porównując zagrożenia za poszczególne typy czynów, należy wskazać, że odpowiada ono ustawowemu zagrożeniu z art. 160 § 2 k.k., odnoszącego się do narażenia człowieka, nad którym sprawca miał sprawować opiekę, na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu. Analogicznie bowiem uczestnicy ruchu drogowego są obowiązani zachować szczególną ostrożność i dbać o bezpieczeństwo swoje i innych uczestników ruchu. W ocenie projektodawcy zagrożenie karne proponowanego przestępstwa z art. 178b k.k. powinno być natomiast surowsze niż za wypadek drogowy w typie podstawowym (art. 177 § 1 k.k.), gdyż ucieczka – w przeciwieństwie do wypadku, jest przestępstwem umyślnym.

Znamiona projektowanego typu przestępstwa z art. 178b k.k. należy odróżnić od wykroczenia niezastosowania się do sygnału osoby uprawnionej do kontroli ruchu drogowego, nakazującego zatrzymanie pojazdu, określonego w art. 92 § 2 k.w. Wykroczenie to bowiem znajdzie zastosowanie jako samodzielna podstawa odpowiedzialności w odniesieniu do sytuacji, w których kierujący pojazdem nie zatrzyma pojazdu na sygnał dany przez osobę uprawnioną do kontroli ruchu drogowego. Przede wszystkim obejmować będzie stany faktyczne, w których osoba uprawniona będzie dawać sygnały, nie znajdując się w ruchu, np. stojąc na poboczu drogi, siedząc w zaparkowanym czy unieruchomionym pojeździe. W takiej sytuacji niezastosowanie się do sygnału zatrzymania pojazdu stanowi niewykonanie obowiązku kierującego pojazdem wynikającego z przepisu prawa administracyjnego – ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.), nie jest jednak jednocześnie skierowane bezpośrednio przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, gdyż kierujący nie musi naruszać żadnych reguł bezpieczeństwa. W razie podjęcia pościgu, tzn. przemieszczania się pojazdu wyposażonego w sygnały dźwiękowe i świetlne za kierującym, oraz dawania przy

użyciu sygnałów dźwiękowych i świetlnych (a więc w sposób jasny i wyraźny, skierowanych do kierującego) polecenia zatrzymania pojazdu, kierujący może zatrzymać niezwłocznie pojazd, a wówczas nie wyczerpie znamion przestępstwa. Będzie on wówczas ponosił odpowiedzialność tylko za wykroczenie, jeżeli zostaną wyczerpane znamiona czynu z art. 92 § 2 k.w. Gdy jednak tego nie uczyni i będzie kontynuował jazdę pomimo dawania tych sygnałów, przez ucieczkę w warunkach ruchu drogowego będzie godził w bezpieczeństwo tego ruchu, w stopniu porównywalnym przynajmniej do kierującego określonego w art. 178a k.k. Wówczas dopiero zachowanie sprawcy uzyska przestępny charakter. Poza tym projektowany przepis art. 178b k.k., w przeciwieństwie do art. 92 § 2 k.k., ma dotyczyć jedynie kierującego pojazdem mechanicznym, gdyż zagrożenie dla bezpieczeństwa w komunikacji, np. przez uciekającego rowerzystę, będzie znacząco mniejsze. A zatem przepis art. 178b k.k. będzie w zamierzeniu projektodawcy miał zastosowanie w późniejszej fazie zachowania sprawcy, po wyczerpaniu przez niego znamion czynu z art. 92 § 2 k.w., gdy pomimo podjęcia za nim pościgu będzie on kontynuował ucieczkę, godząc w podstawowe zasady bezpieczeństwa powszechnego. Są to zatem zachowania skierowane przeciwko zbliżonym, lecz nie tożsamym dobrom prawnym: wykroczenie z art. 92 § 2 k.w. przeciwko porządkowi w komunikacji, projektowane przestępstwo z art. 178b k.k. przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.

Konkretne stany faktyczne mogą oczywiście prowadzić do wyczerpania przez sprawcę znamion czynów zabronionych zarówno jako projektowane przestępstwo z art. 178b k.k., jak i wykroczenie z art. 92 § 2 k.w. Jest to jednak typowe zjawisko w praktyce prawnej oceny czynów zabronionych w ruchu drogowym, np. prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwym, bez obowiązkowego oświetlenia pojazdu i z przekroczeniem dopuszczalnej prędkości – art. 178a § 1 k.k., art. 88 k.w. i art. 92a k.w. Opisana sytuacja znajduje swe normatywne rozwiązanie w konstrukcji idealnego zbiegu czynów określonej w art. 10 k.w. Zakłada ona wykonanie jedynie surowszej kary lub środka karnego wymierzonego za dany czyn, nie powoduje zatem skutku w postaci zwielnokrotnionej dolegliwości dla sprawcy. W odniesieniu do uregulowań procesowych obowiązuje zasada celowości, a nie legalizmu ścigania wykroczeń, tak więc z reguły będzie celowe kierowanie do sądu wyłącznie aktu oskarżenia. Nawet jednak w razie jednoczesnego złożenia wniosku o ukaranie i aktu

oskarżenia sąd ma podstawę do odmowy wszczęcia postępowania wykroczeniowego (art. 61 § 1 pkt 1 k.p.s.w.).

W zakresie unormowań karnoprosesowych należy zwrócić uwagę na to, że przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym są specyficznymi czynami zabronionymi, które z reguły nie są popełniane przez przestępców sprawców typowych czynów kryminalnych – np. kradzieży, rozbojów, pobić itd. Bardzo często się zatem zdarza, że czyny te popełniają osoby niefigurujące w KRK i mające pozytywną opinię w miejscu zamieszkania, ale które spowodowały już wiele groźnych wykroczeń w ruchu drogowym, np. prowadzenie pojazdu w stanie po użyciu alkoholu, niezatrzymanie się do kontroli drogowej lub przekraczanie prędkości, którym były zatrzymywane prawa jazdy i cofane uprawnienia do prowadzenia pojazdów. Sąd, orzekając w sprawie karnej, z reguły nie ma wiedzy o tych okolicznościach, gdyż według danych uzyskanych z KRK sprawca nie był karany. Nie budzi zaś wątpliwości, że organy procesowe mają do czynienia ze sprawcą, stwarzającym niebezpieczeństwo w ruchu drogowym, któremu należałoby wymierzyć odpowiednio surową karę. Dlatego należałoby postulować zmianę w art. 213 k.p.k., aby w sprawach o przestępstwa w ruchu lądowym określone w rozdziale XXI Kodeksu karnego uzyskiwać także informacje z centralnej ewidencji kierowców oraz z ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego, prowadzonej przez Policję, dotyczące oskarżonego. Umożliwi to sądom stosowanie właściwego oddziaływania szczególnieprewencyjnego w stosunku do tej szczególnej kategorii przestępców.

Ponadto proponuje się wprowadzenie do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym wyraźnego unormowania, stanowiącego podstawę do poddawania kierujących pojazdami lub innych osób, w stosunku do których zachodzi uzasadnione podejrzenie, że mogły kierować pojazdem, w toku kontroli drogowej przez uprawniony do kontroli organ badaniu w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub obecności środka działającego podobnie do alkoholu. W aktualnym stanie prawnym wskazane uprawnienie organów kontroli jest wyinterpretowywane z unormowań Prawa o ruchu drogowym, w szczególności z art. 129 ust. 2 pkt 3, art. 129i i art. 129j. Możliwość dokonywania badań na zawartość alkoholu lub środków działających podobnie do alkoholu w toku kontroli drogowej w istotny sposób przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa na drogach poprzez wyeliminowanie nietrzeźwych i odurzonych kierowców, jest z tego powodu istotnym instrumentem do

przeciwdziałania negatywnym zjawiskom na drogach. Biorąc pod uwagę to, że żądanie poddania się takiej kontroli związane jest z ingerencją w prawo do wolności osobistej, niezbędne jest zamieszczenie w ustawie wyraźnego unormowania kompetencyjnego w tym zakresie. Projekt rezygnuje z możliwości ustalania zawartości alkoholu w organizmie kierującego pojazdem lub innej osoby, w stosunku do której zachodzi uzasadnione podejrzenie, że mogła kierować pojazdem, na podstawie badań moczu. Ujęcie takie harmonizuje z rozwiązaniami przyjętymi w ustawie z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (Dz. U. z 2016 r. poz. 487), która nie przewiduje możliwości dokonywania takich badań. W tym zakresie wystarczające i bardziej precyzyjne są badania pobranych od tych osób próbek krwi.

Jeżeli chodzi o nowelizację Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia, to propozycja nadania nowego brzmienia art. 100 § 4 pkt 1 tego Kodeksu, przekazującego zadanie związane z dystrybucją bloczków mandatów do kompetencji Ministra Finansów, uzasadniona jest zmianami, jakie od dnia 1 stycznia 2016 r. nastąpiły w zakresie postępowań mandatowych. Obecne przepisy przewidują, że pobór należności wynikających z grzywien nałożonych w drodze mandatu karnego należy do właściwych naczelników urzędów skarbowych oraz Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Natomiast organami uprawnionymi do dystrybucji oraz rozliczania formularzy mandatów karnych są właściwi miejscowo dyrektorzy izb skarbowych, a dla Inspekcji Transportu Drogowego – Główny Inspektor Transportu Drogowego. Ponieważ obecne brzmienie przepisu art. 100 § 4 k.p.s.w. pozostawiło ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych zaopatrywanie właściwych organów w bloczki mandatów karnych, zasadne jest przejęcie przez resort finansów zaopatrywania organów w formularze mandatu karnego, w efekcie czego całokształt zadań z tym związanych znajdowałby się w jednym resorcie. Skumulowanie w jednym resorcie zadań polegających na zaopatrzeniu w bloczki mandatowe organów upoważnionych do prowadzenia postępowań mandatowych w sprawach o wykroczenia i wykroczenia skarbowe, ewidencji wpływów i należności z tytułu grzywien oraz dochodzenia i egzekucji nieuiszczonych należności pozwoli na przyspieszenie i zrationalizowanie realizacji tych zadań.

Z kolei dodanie art. 102a k.p.s.w. ma na celu usprawnienie poboru grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych poprzez wprowadzenie tak zwanych przelewów zdefiniowanych. Projektowany przepis upoważnia ministra właściwego do

spraw finansów publicznych do określenia w drodze rozporządzenia wzoru formularza wpłaty gotówkowej oraz polecenia przelewu na rachunek organu właściwego do poboru należności wynikających z grzywien nałożonych w drodze mandatu karnego, uwzględniając dane identyfikujące wpłacającego oraz tytuł wpłaty. Celem tej propozycji jest usprawnienie poboru grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych, a środkiem do jego osiągnięcia – wprowadzenie tak zwanego przelewu zdefiniowanego, na wzór rozwiązania zastosowanego w art. 60 § 3 Ordynacji podatkowej. Powinno to w istotny sposób przyczynić się do sprawowania skuteczniejszej kontroli i nadzoru nad wpłatami dokonywanymi z tytułu grzywien nałożonych w drodze mandatów karnych, co z kolei dodatkowo wpłynie na ochronę interesów fiskalnych Skarbu Państwa.

Przepis art. 6 projektu przewiduje, że do czynów popełnionych przed wejściem w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy ustawy, o której mowa w art. 2, o przedawnieniu, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, chyba że termin przedawnienia już upłynął. Regulacja ta ma charakter materialnoprawny, jednakże w zakresie nim normowanym nie ma zastosowania reguła *lex mitior* określona w art. 2 k.w. Zarówno w orzecznictwie Sądu Najwyższego, jak i Trybunału Konstytucyjnego jednolicie przyjmuje się, że przepisu statuującego regułę *lex mitior* nie stosuje się w przypadku zmodyfikowania okresów przedawnienia w odniesieniu do czynów, których karalność jeszcze nie ustała w chwili wejścia w życie ustawy nowelizującej (por. postanowienie SN z dnia 19 sierpnia 1999 r., I KZP 25/99, OSNKW 1999, nr 9–10, poz. 53; postanowienie SN z dnia 5 maja 2005 r., V KK 63/05, LEX nr 149655; wyrok SN z dnia 9 listopada 2005 r., V KK 300/05, LEX nr 164314). Również Trybunał Konstytucyjny, badając przedmiotowe zagadnienie, stwierdził, że przepisy przedłużające przedawnienie karalności wobec czynów, których termin przedawnienia jeszcze nie upłynął, nie naruszają zasady, zgodnie z którą nie można wymierzyć kary surowszej od tej, którą można było wymierzyć w czasie, gdy czyn zabroniony został popełniony. Natomiast przepisy, które wprowadzałyby ponowną karalność czynów zabronionych, mimo upływu terminu przedawnienia, naruszałyby zasadę ochrony zaufania obywateli do państwa i wynikający z niej zakaz retroaktywności prawa. Zdaniem Trybunału instytucja przedawnienia tworzy ramy czasowe dla orzecznictwa sądowego, a nie przesłankę materialnoprawną orzekania o winie i karze. Dopóki czyn zarzucany nie przedawnił się, sąd orzeka w ramach swych kompetencji. Ustawodawca może wydłużyć

okres przedawnienia zarzucanego czynu, ale jego osądzenie będzie możliwe pod warunkiem, że karalność takiego czynu nie przedawniła się na gruncie dotychczasowych przepisów (por. wyrok TK z dnia 13 października 2009 r., P 4/08, OTK-A 2009, z. 9, poz. 133).

Planuje się, że projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z tym że przepis art. 100 § 4 pkt 1 k.p.s.w. ma wejść w życie z dniem 1 stycznia 2018 r., co uzasadnione jest koniecznością dostosowania nowych regulacji prawnych do cyklu postępowań przetargowych związanych z pozyskaniem formularzy mandatów karnych.

Zakres projektu ustawy nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Ocena Skutków Regulacji została uzgodniona z koordynatorem OSR, o którym mowa w § 32 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204).

Projektowana ustawa nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami dotyczącymi funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.) projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji oraz na stronach internetowych Ministerstwa Sprawiedliwości w zakładce „Projekty aktów prawnych – prawo karne”.

Po udostępnieniu projektu na stronach BIP RCL i BIP MS nie zgłosiły się podmioty zainteresowane pracami nad nim.

Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Sprawiedliwości Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Sekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości Michał Wójcik Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Piotr Rogoziński – główny specjalista – sędzia Wydziału Prawa Karnego, Departament Legislacyjny, tel.: 52-12-321	Data sporządzenia 12.09.2016 Źródło: Nr w wykazie – UD 130
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem projektowanej regulacji jest zwiększenie bezpieczeństwa na drogach, a także zapewnienie możliwości skutecznego i rzeczywistego stosowania przez organy procesowe reakcji karnej w sprawach o wykroczenia poprzez wydłużenie terminów przedawnienia karalności tych czynów.

Zamierzeniem projektodawcy jest wyeliminowanie ułomności regulacji prawnych w zakresie skuteczności działania organów ścigania i prawidłowości stosowania unormowań prawno-karnych przez sądy. Celowe jest uczynienie postępowania w sprawach o przestępstwa i wykroczenia w ruchu drogowym efektywniejszym, a reakcji karnej odpowiadającej stopniowi społecznej szkodliwości czynu, zawinienia oraz rzeczywistym względem prewencji indywidualnej i generalnej.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

W opracowanym projekcie ustawy przewiduje się:

1. Wydłużenie okresu przedawnienia karalności wykroczenia.

Przewiduje się wprowadzenie regulacji, zgodnie z którą jeżeli w okresie rocznym wszczęto postępowanie, karalność wykroczenia ustaje z upływem 2 lat od zakończenia tego okresu. W 2015 r. przedawnienie orzekania w sprawach o wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji wystąpiło w 1039 sprawach.

Tab. Przedawnienie orzekania w sprawach o wykroczenia (w tym komunikacyjne) w okresie 2013 r. – I p. 2016 r. (z wyłączeniem k.k.s).

Wyszczególnienie	2013		2014		2015		I p. 2016	
	ogółem	przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji (rozdział XXI)	ogółem	przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji (rozdział XXI)	ogółem	przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji (rozdział XXI)	ogółem	przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji (rozdział XXI)
Rozstrzygnięcia – razem ^{*)}	472 704	267 921	553 212	324 445	567 262	340 730	255 182	147 897
w tym umorzono postępowanie	9 082	4 881	12 129	7 454	9 907	5 167	4 871	2 610
w tym przedawnienie orzekania	1 136	520	1 729	928	1 876	1 039	866	412

^{*)} w latach 2013–2014 – prawomocne rozstrzygnięcia
w okresie 2015 – I półrocze 2016 – rozstrzygnięcia sądu pierwszej instancji

2. Wprowadzenie nowego typu czynu zabronionego jako przestępstwo – ucieczkę przed pościgiem prowadzonym przez funkcjonariusza organu uprawnionego do kontroli ruchu drogowego, który znajduje się w pojeździe albo na statku powietrznym i daje przy użyciu sygnałów dźwiękowych i świetlnych polecenie zatrzymania pojazdu. Wskazany czyn zostanie spenalizowany karą pozbawienia wolności do lat 5 oraz obligatoryjnym orzeczeniem zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych.

Tab. Liczba wszczętych postępowań na podstawie wniosków Policji z art. 92 Kodeksu wykroczeń.

Rok	Liczba wszczętych postępowań
2013	17 377
2014	19 709
2015	23 320

W latach 2013–2015 obserwowano wzrost liczby wszczętych postępowań na podstawie wniosków Policji z art. 92 Kodeksu wykroczeń. Wskazany przepis penalizuje m.in. niezastosowanie się do sygnału osoby uprawnionej do kontroli ruchu drogowego, nakazującego zatrzymanie pojazdu.

Tab. Liczba odnotowanych w ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego przypadków niezastosowania się, w celu uniknięcia kontroli, do sygnałów osoby uprawnionej do kontroli ruchu drogowego, nakazującego zatrzymanie pojazdu.

Rok	Liczba naruszeń
2013	2 884
2014	2 692
2015	2 625

3. Obligatoryjne orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w przypadku niestosowania się do decyzji właściwego organu o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami. Zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów zostanie również orzeczony w stosunku do osób skazanych za ucieczkę przed pościgiem prowadzonym przez funkcjonariusza organu uprawnionego do kontroli ruchu drogowego.

Tab. Liczba osób, którym zostały cofnięte uprawnienia do prowadzenia pojazdów.

Rok	Liczba osób
2013	60 195
2014	66 372
2015	64 156

Tab. Liczba osób niestosujących się do zakazu prowadzenia pojazdów w 2015 r.

Liczba prawomocnych skazanych osób dorosłych za prowadzenie w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu pojazdu mechanicznego, nie stosując się do decyzji właściwego organu o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami			
1 365			
w tym:			
grzywna samoistna	ograniczenie wolności	pozbawienie wolności	kara mieszana
1 142	175	47	1

4. Podniesienie dolnej granicy kary pozbawienia wolności do 2 lat w stosunku do sprawcy, który spowoduje w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego wypadek, następstwem którego jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu.

Tab. Liczba prawomocnie skazanych osób na karę pozbawienia wolności na podstawie art. 178 § 1 Kodeksu karnego w zw. z art. 177 § 2 k.k.

Rok	Ogółem	Z zawieszeniem	Wymiar kary					
			1 mies.–2 lata		2 lata		2–5 lat	
			Ogółem	Z zawieszeniem	Ogółem	Z zawieszeniem	Ogółem	Z zawieszeniem
2013	252	93	60	40	72	50	92	3
2014	151	38	38	18	35	20	56	-
2015	112	25	22	12	23	11	45	3

W okresie 2013 r. – 2015 r. obserwowano zmniejszającą się sumaryczną liczbę prawomocnie skazanych osób dorosłych na karę pozbawienia wolności na podstawie art. 178 § 1 Kodeksu karnego w zw. z art. 177 § 2 k.k. Najmniejsza liczba kar pozbawienia wolności w wymiarze od 1 mies. do 2 lat została orzeczona w 2015 r. – w 22 sprawach, jednocześnie w 12 sprawach orzeczono kary w zawieszeniu. Największa liczba kar pozbawienia wolności w wymiarze od 1 mies. do 2 lat została orzeczona w 2013 r. – w 60 sprawach, jednocześnie w 40 sprawach orzeczono kary w zawieszeniu.

5. Podniesienie górnej granicy kary do lat 5 pozbawiania wolności za złamanie orzeczonego przez sąd zakazu prowadzenia pojazdów.

Tab. Prawomocnie skazane osoby dorosłe na karę pozbawienia wolności na podstawie art. 244 Kodeksu karnego.

Rok	Ogółem	Z zawieszeniem	Wymiar kary					
			2 lata		2–3 lat		3 lata	
			Ogółem	Z zawieszeniem	Ogółem	Z zawieszeniem	Ogółem	Z zawieszeniem
2013	15 202	11 829	142	129	3	-	3	3
2014	11 302	8 863	104	94	1	-	4	2
2015	7 868	5 851	56	50	1	-	-	-

Należy zwrócić uwagę, że w latach 2013–2015 maksymalny wymiar kary był stosowany w 7 przypadkach (w 5 przypadkach orzeczono kary w zawieszeniu). Wprowadzenie projektowanej regulacji może przyczynić się do przesunięcia środka ciężkości wymiaru stosowanych kar.

6. Zobligowanie sądów orzekających w sprawach o przestępstwa w ruchu drogowym do uzyskania informacji dotyczących oskarżonego z centralnej ewidencji kierowców oraz z ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Nieprzestrzeganie przez obywateli przepisów kodeksu drogowego stanowi poważny problem w wielu krajach Unii Europejskiej.

Belgia
Popołnienie czynu zabronionego w postaci kierowania pojazdem pomimo zatrzymania lub odebrania prawa jazdy lub orzeczonego zakazu prowadzenia usankcjonowane jest karą:

- grzywny do 4500 euro,
- pozbawienie wolności do 2 lat,
- utrata prawa jazdy do 3 lat.

Francja
Za kierowanie pojazdem pomimo zatrzymania prawa jazdy lub jego odebrania na mocy decyzji administracyjnej lub wyroku sądowego przewiduje się karę w postaci:

- grzywny do 4500 euro,
- zatrzymania/unieważnienia prawa jazdy na 3 lata (wyrok bez możliwości zawieszenia wykonania kary).

Luksemburg
Sąd może orzec zakaz kierowania pojazdami mechanicznymi od 8 dni do 1 roku w przypadku popełnienia wykroczenia drogowego, a w przypadku naruszenia zasad kodeksu drogowego kwalifikowanego jako przestępstwo na okres od 3 miesięcy do 15 lat. W przypadku ponownego popełnienia takiego przestępstwa zakaz kierowania pojazdami mechanicznymi jest orzekany obligatoryjnie.

W załączniku do niniejszej Oceny Skutków Regulacji przedstawiono kary za nieprzestrzeganie przepisów kodeksu drogowego w wybranych krajach UE z rozróżnieniem kar za przestępstwa i wykroczenia drogowe.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Sądy orzekające w sprawach o przestępstwa w ruchu drogowym	318 SR 45 SO	Ministerstwo Sprawiedliwości	Obligatoryjne uzyskanie informacji z centralnej ewidencji kierowców oraz z ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego.
Społeczeństwo			Zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym przy jednoczesnym zaostrzeniu

			kar dla osób popełniających czyny niedozwolone.
--	--	--	---

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.) projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji. Po udostępnieniu projektu nie zgłosiły się podmioty zainteresowane pracami nad nim.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											Łącznie (0-10)	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>W związku z planowanym wejściem w życie nowych przepisów dotyczących CEPiK umożliwiających sądom dostęp do danych zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców, w której będą gromadzone informacje o naruszeniach, przyjęto, że obligatoryjne uzyskanie informacji z wskazanych ewidencji przez sądy orzekające w sprawach o przestępstwa w ruchu drogowym nie powinno generować dodatkowych kosztów.</p> <p>Wejście w życie projektowanej regulacji może przełożyć się na wzrost wydatków wynikających z potencjalnego wzrostu liczby osadzonych oraz projektowanego wydłużenia okresu kar pozbawienia wolności. Poniesienie ewentualnych zwiększonych wydatków budżetu państwa w kolejnych latach nastąpi w ramach corocznych limitów wydatków odpowiedniej części budżetowej bez konieczności ich zwiększania w latach kolejnych.</p>

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki							Łącznie (0-10)
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10		
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-	
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	-							
	sektor mikro-, małych i średnich	-							

	przedsiębiorstw	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-
Niemierzalne	-	
	-	

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Wejście w życie projektowanej ustawy może przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, przekładając się tym samym na zmniejszenie liczby wypadków drogowych oraz liczby osób ponoszących szkodę w ich wyniku.

W 2015 r. do Policji zgłoszono 32 967 wypadków drogowych mających miejsce na drogach publicznych, w strefach zamieszkania lub strefach ruchu:

- w porównaniu z rokiem 2013, kiedy to miało miejsce 35 847 wypadków, liczba ta spadła o 2 880 wypadków (-8,0%),
- w porównaniu z 2014 rokiem, w którym zanotowano 34 970 wypadków, liczba ta spadła o 2 003 wypadki (-5,7%).

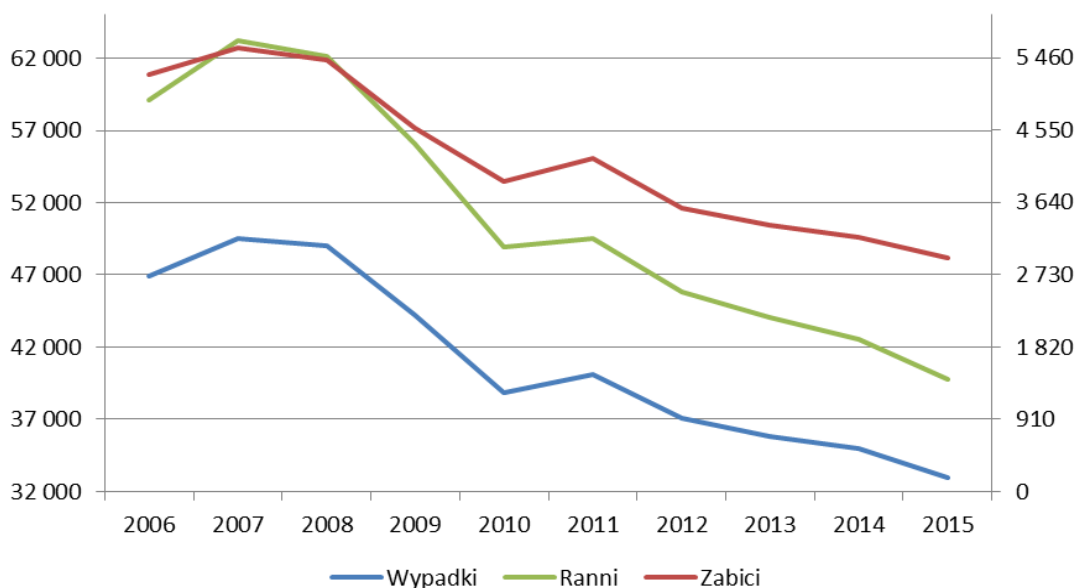
W wyniku wypadków drogowych 2 938 osób poniosło śmierć:

- w porównaniu z rokiem 2013, kiedy zginęło 3 357 osób, nastąpił spadek o 419 osób (-12,5%),
- w porównaniu z rokiem 2014, w którym śmierć poniosło 3 202 osoby, nastąpił spadek o 264 osoby (-8,2%).

W wypadkach rannych zostało 39 778 osób (w tym ciężko ranni 11 200):

- w porównaniu do 2013 r., kiedy obrażenia odniosło 44 059 osób, liczba osób rannych zmniejszyła się o 4 281 (-9,7%),
- w porównaniu do roku 2014, kiedy zanotowano 42 545 osób rannych, liczba ta zmniejszyła się o 2 767 osób (-6,5%).

Liczba wypadków drogowych oraz ich skutki w latach 2006-2015



Źródło: Komenda Główna Policji Biuro Ruchu Drogowego – „Wypadki drogowe w Polsce w 2015 Roku”.

Wejście w życie projektowanej regulacji powinno pozytywnie wpłynąć na dalszy spadek liczby wypadków drogowych oraz liczby osób w nich poszkodowanych.

Projektowana zmiana nie będzie oddziaływać na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

- tak
 nie
 nie dotyczy

<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Wejście w życie ustawy nie będzie miało wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Planuje się, że projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
W ramach badania corocznych sprawozdań statystycznych dotyczących liczby spraw przedawnionych i liczby osób prawomocnie skazanych w sprawach o wykroczenia oraz przestępstwa w ruchu drogowym.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		



KPRM



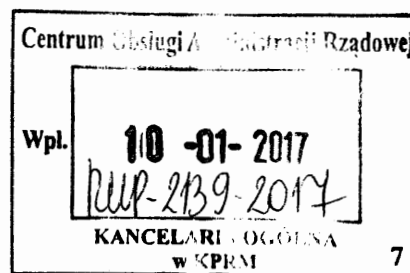
AAA184836

Warszawa, dnia 9 stycznia 2017 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.1474.2016/bc/6

dot.: RM-10-2-17 z 04.01.2017 r.



Pani Jolanta Rusiniak
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia


o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowna Pani Minister,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem


z up. Ministra
Spraw Zagranicznych
Renata Szczech
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:

Pan Zbigniew Ziobro

Minister Sprawiedliwości

