

Kazimierz J. Pawelec\*

# Zmiana polityki karania w nowelizacji kodeksu karnego z 7 lipca 2022 roku. Uwagi krytyczne

## Streszczenie

Tworzenie prawa to jak rozwiązywanie zagadek kryminalnych. Parafrazując Avi Loeba, ustawodawca musi podążać tam, dokąd prowadzą go dowody. Tymi dowodami są dane empiryczne, badania naukowe, a zwłaszcza ich osiągnięcia. Podążanie za powyższymi wymaga pokory, która wyzwala z uprzedzeń mogących wpływać na obserwacje i wnioski. Tworzenie norm karnych to przede wszystkim próba systemowego podejścia, żeby ów system był spójny, przede wszystkim zapobiegał, a dopiero na końcu karał przy indywidualnym podejściu do sprawcy, któremu udowodniono winę z zachowaniem wszystkich gwarancji przysługujących stronom postępowania w uczciwym procesie. Analizując zmiany w uchwalonej nowelizacji, autor skupił się na sprawcach nieletnich i młodocianych popełniających również przestępstwa, tj. wypadki drogowe, rzadziej katastrofy bądź spowodzenia ich bezpośredniego niebezpieczeństwa. Ich przyczynami częstokroć były niezwykle ryzykanckie zachowania, agresja, a nawet furia drogowa. Czy za skutki tych czynów sprawcy powinni być karani z całą surowością, jak to uchwalił parlament? Krytyczna ocena zmiany filozofii karania jest przedmiotem rozważań autora niniejszego artykułu.

**Słowa kluczowe:** zasady karania, prewencja szczególna i ogólna, nieletni i młodociani sprawcy

\* Dr Kazimierz J. Pawelec, adwokat, Okręgowa Rada Adwokacka w Warszawie, adiunkt, Instytut Nauk o Bezpieczeństwie, Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach, ORCID: 0000-0001-8669-0249.

## Wstęp

Uchwalona 7 lipca 2022 roku nowelizacja przepisów kodeksu karnego (k.k.) znacznie podwyższyła kary za groźne – zdaniem ustawodawcy – przestępstwa. Chodziło o: nieumyślne spowodowanie śmierci (art. 155), zarażenie wirusem HIV, chorobą weneryczną lub zakaźną bądź nieuleczalną, w tym także zagrażającą życiu (art. 161), piractwo (art. 166 § 1), handel ludźmi (art. 189a), tzw. twardą pornografią (art. 202) i zmuszaniem do prostytucji w typie kwalifikowanym (art. 203 § 2) i inne.

Parlamentarzyści, mimo negatywnych opinii specjalistów, założyli, że wyłącznie surowe kary pozbawienia wolności spowodują spadek przestępczości. To pogląd zgoła ze średniowiecza, kiedy to surowe karanie, w tym kwalifikowanymi, publicznie wykonywanymi m.in. karami śmierci, było powszechne. Czy to odstraszało mimo dużej pomysłowości podczas wykonywanych egzekucji? Absolutnie nie. Podobnie jest z karą dożywotniego pozbawienia wolności przy ograniczeniu warunkowego przedterminowego zwolnienia dopiero po upływie 30 lat z zastrzeżeniem, że okres próby będzie trwał dożywotnio. Podobnie jest, chociaż jest to problem bardziej złożony, o czym będzie mowa dalej, w przypadku pociągania do odpowiedzialności karnej 14-latków za niektóre rodzaje zabójstw czy też kar dotyczących pijanych lub odurzonych kierowców. Tak samo będą traktowani gwałciciele, którzy nagrywali popełnione przez siebie przestępstwa. Zdaniem 229 parlamentarzystów głosujących za uchwaleniem tego rodzaju rozwiązań wyłącznie surowa kara będzie remedium na potencjalnych sprawców. Nic bardziej błędnego. Pomijając już ogląd statystyki przestępczości, która co roku maleje. Parlament, w ślad za projektem Ministerstwa Sprawiedliwości, pozostał głuchy na wyniki badań naukowych czy też doświadczenia judykatury. Przyjął, chociaż tego wprost nie wyartykułował, że odosobnione, rażące przypadki zbrodni czy innych przestępstw stanowią podstawę do naruszenia i tak mało stabilnego porządku prawnego, a także wywrócenia filozofii karania do góry nogami. Owe anomalie zostały przyjęte jako reguła, mimo że świat nauki anomalie z reguły traktował jako ekscesy, które w skali społecznej nie były brane pod uwagę lub tylko sygnalizowane. Tymczasem nowelizacja z 7 lipca 2022 roku potraktowała je jako regułę, co z punktu widzenia kryminologii, a także innych dyscyplin naukowych może przyprawić o zawrót głowy.

Autor niniejszej publikacji pragnie skupić się na kwestiach związanych z zaostrzeniem odpowiedzialności karnej kierujących pojazdami mechanicznymi za wypadki bądź inne zdarzenia drogowe, nie zapomina jednak o innych,

w stosunku do których nowela zaostrzyła powszechnie rozumianą odpowiedzialność wręcz do rozmiarów drakońskich. Zasadniczo zwrócił uwagę na grupę, można rzec, przypadkowych sprawców przestępstw nieumyślnych, najbardziej demokratycznych we współczesnym świecie, ponieważ mogą one dotknąć każdego, a zagrożenie i ryzyko wzrasta wprost proporcjonalnie do liczby przejeżdżanych kilometrów.

## Bat na kierowców

Uchwalona nowelizacja kodeksu karnego przewiduje także nadzwyczajne obniżenie kar w stosunku do sprawców przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji określonych w art. 178 k.k. Ma ona dotyczyć również sprawców, którzy bezpośrednio po popełnieniu w stanie nietrzeźwości wypadku drogowego, katastrofy czy spowodowania jej bezpośredniego niebezpieczeństwa spożyli alkohol lub zażyli środki odurzające w celu uniknięcia bardziej surowej odpowiedzialności karnej. Ciekawe jak tego rodzaju regulacja ma się do zasady *nemo se ipsum accusare tenetur* (nikt nie ma obowiązku dostarczania dowodów przeciwko sobie), prawa do obrony, uprawnień procesowych oskarżonych, które wyraźnie zostały określone w Konstytucji RP, ratyfikowanych umowach międzynarodowych czy też procedurze karnej (art. 71 § 1 k.p.k.)?

Ustawodawca przewidział również podwyższenie zagrożenia karnego za prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środków odurzających (art. 178a § 1 k.k.). I dalej, w razie popełnienia występku z art. 178a § 1 k.k., jeżeli w organizmie sprawcy zawartość alkoholu była nie mniejsza niż 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dec<sup>3</sup> w wydychanym powietrzu, sąd orzeka przepadek prowadzonego przez niego pojazdu mechanicznego bądź przepadek jego równowartości. Wydawać się może, że to czyste kuriozum. Co ma wspólnego z przestępstwem współwłaściciel, np. współmałżonek, czy inna Bogu ducha winna osoba? Czy też jak praktyka potraktuje amerykańskiego żołnierza, który w stanie nietrzeźwości wyjechał czołgiem i został schwytany? Czy zabierzemy czołg jednostce, a żołnierz niech płaci? Ten nieprawdopodobny pomysł, który był zgłaszany przed laty, został w końcu zrealizowany w sposób absolutnie bezkrytyczny.

Przytoczone nowe regulacje karne mogą i powinny budzić poważne wątpliwości. Godzi się podkreślić, że skutek wypadku drogowego czy innego przestępstwa skierowanego przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji to czysty przypadek. Sprawcy oraz ofiary nie łączy (oprócz nielicznych wyjątków) żadna

relacja psychiczna. Co więcej, gros wypadków drogowych o bardzo spektakularnym charakterze, połączonych z umyślnym naruszeniem zasad bezpieczeństwa, popełniają młodzi, niedoświadczeni kierowcy. Czy oni, niejako z automatu, powinni być traktowani z pełną surowością niczym zabójcy? Problem ten ustawodawca pominął milczeniem, chociaż jest on niezwykle istotny z punktu widzenia polityki karania.

## Rzecz o młodocianych sprawcach

Według statystyk policyjnych w 2021 roku na polskich drogach doszło do 32 760 wypadków. Najliczniejszą grupę sprawców stanowili kierowcy w wieku od 18 do 24 roku życia. Zarzucono im popełnienie 5500 wypadków drogowych, w których zginęło 468 osób, a 7272 zostało rannych<sup>1</sup>.

Mniejsza o podanie określonych przez Policję przyczyn w sposób niezwykle rygorystyczny i formalny właściwy dla prawa administracyjnego. Istota problemu sprowadzała się do ustalenia przyczyn spowodowania przez wymienionych, młodych kierowców, stanów zagrożenia, a także, w razie przypisania im winy, dobrania odpowiedniej „terapii” karnej. Nie sposób przy tym pominąć, że doświadczenie oraz dojrzałość tych młodych kierujących należała do mniej niż skromnych. Powyższe należało również połączyć z brakiem kwalifikacji, której jeszcze nie posiadli mimo odbycia szkolenia, zdania egzaminu państwowego oraz uzyskania prawa jazdy. Dotychczasowa praktyka brak doświadczenia traktowała wyłącznie jako względną okoliczność łagodzącą. Sąd Najwyższy w wyroku z 12 lipca 1975 roku (V KRN 65/75, OSNKW 1975, nr 12, poz. 160) przyjął, że brak doświadczenia może być uwzględniony na korzyść kierowcy wówczas, gdy stanął on w obliczu zaskakującej sytuacji drogowej, której nie mógł sprostać. Z kolei w wyroku Sądu Najwyższego z 16 marca 1979 roku (V KRN 93/79, OSNPG 1979, nr 11, poz. 148) czytamy: „[...] skoro spowodowany przez oskarżonego wypadek był wynikiem świadomego przewożenia na motocyklu zamroczonego alkoholem pasażera i umyślnego naruszenia zasad ruchu drogowego, toteż brak doświadczenia oskarżonego, który niedawno

1 <https://szukaj.onet.pl/wyniki/?qt=statystyki%20policyjne%20wypadk%C3%B3w%20drogowych#gsc.tab=1&gsc.q=statystyki%20policyjne%20wypadk%C3%B3w%20drogowych&gsc.page=1> [dostęp: 15.07.2022].

nabył uprawnienia do kierowania pojazdami mechanicznymi, zobowiązywał go do ostrożnej jazdy i przestrzegania przepisów ruchu drogowego”<sup>2</sup>.

W tym miejscu nie możemy pominąć, że młodych kierowców cechuje, a wskazuje na to praktyka, częstokroć podejmowanie ryzykownych decyzji powodujących bezpośrednio niebezpieczeństwo spowodowania wypadku, katastrofy czy sprowadzenia realnego niebezpieczeństwa jej nastąpienia. Łączą się z tym wielokrotnie nieprzestrzeganie ograniczeń prędkości czy wręcz agresja w ruchu drogowym. Ową agresję, a czasami furię drogową możemy łączyć m.in. z właściwościami psychofizycznymi i psychologicznymi<sup>3</sup>. Nie sposób w tym miejscu pominąć wyników badań Russella A. Poldracka, który pisał: „[...] z badań psychologicznych wynika, że do ustalenia, że możliwość kontrolowania własnych umysłów jest u nastolatków (przeciętnie) osłabiona, a co za tym idzie nie można pociągać ich do odpowiedzialności za popełnione czyny”<sup>4</sup>. Dalej autor przytaczał sprawy, w których sądy Stanów Zjednoczonych Ameryki zauważyły, że „[...] rozwój psychologii i nauki o mózgu ciągle pokazuje fundamentalne różnice między umysłami młodocianych i dorosłych. Na przykład, części mózgu zaangażowane w kontrolę zachowania wciąż rozwijają się w końcowym okresie dojrzewania”<sup>5</sup>. Autor przytoczył przykłady wielu rozstrzygnięć sądowych, które zufały badaniom neuroobrazowym wystarczającym do tego, żeby na ich podstawie podjąć decyzje dotyczące życia lub śmierci podsądnych.

Obserwując praktykę, warto zwrócić uwagę, że neuronauka dostarczała wiedzy, że mózg nastolatka (18 lat–24 lata) nie jest jeszcze dobrze rozwinięty i, jak zauważył William Shakespeare, „[...] żeby tak między dziesiątym rokiem a dwudziestym trzecim w ogóle nie było albo żeby młodzież cały ten czas przesyiała; bo nic się w nim nie dzieje, tylko robieniem dziewczuchom dzieciaków, brak uważania dla starszych, złodziejstwo i bijatyki”<sup>6</sup>.

Badania neuroobrazowe dostarczają coraz wyraźniejszego obrazu, dlatego nastolatki zachowują się tak, jak się zachowują.

2 Więcej na ten temat zob.: K.J. Pawelec, *Bezpieczeństwo i ryzyko w ruchu drogowym*, Warszawa 2020, s. 150–151 oraz podana literatura i orzecznictwo; idem, *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, Warszawa 2021, s. 517–545 wraz z podanym orzecznictwem i literaturą.

3 Więcej na ten temat zob. K.J. Pawelec [w:] *Wypadki i inne zdarzenia drogowe. Opiniowanie w sprawach rekonstrukcji*, red. idem, P. Krzemień, Warszawa 2020, s. 130–141 oraz podana literatura.

4 R.A. Poldrack, *The new mind readers. What neuroimaging can and cannot reveal about our thoughts*, Stanford 2018, s. 144.

5 Ibidem.

6 W. Shakespeare, *Burza. Zimowa opowieść*, tł. S. Barańczak, Kraków 1991, s. 203

W swojej praktyce, niestety, jeszcze nie spotkałem się z opinią biegłego psychologa, który na podstawie neuroobrazowania mózgu, co także nigdy nie było wnioskowane przez biegłych psychiatrów, wydał opinię związaną ze stanem poczytalności sprawcy. Myślę, że warto sięgać po tego rodzaju dowód, zwłaszcza w odniesieniu do nastolatków, którym zarzucono popełnienie czynów przestępczych, według wszystkich rozsądnych ludzi, zupełnie w sposób irracjonalny i kompletnie niezrozumiały.

## Garść refleksji

Ponownie należy przytoczyć pogląd Poldracka, który pisał: „Jedno z podstawowych wyzwań związanych z wykorzystaniem nauki w kwestiach prawnych polega na tym, że nauka i prawo mają pod wieloma względami diametralnie różne cele. Prawo i neuronauka oczywiście dążą do prawdy, ale prawdy różnego rodzaju. Naukowcy zazwyczaj dążą do odkrycia ogólnych prawd, które odnoszą się do całej populacji [...]. Z kolei prawo musi podejmować ostateczne i definitywne decyzje w indywidualnych przypadkach”<sup>7</sup>.

Trudno polemizować z autorem przytoczonego poglądu. Wymaga on jednak modyfikacji. Prawo nie może być głuche na zdobycze wiedzy, osiągnięcia nauki, doświadczenia praktyki, nowe metody badawcze itd. Musi po nie sięgać, i to pełnymi garściami, i wykorzystywać podczas procesu legislacyjnego przez władze ustawodawcze. Prawo musi być akceptowane przez ogół społeczności, traktowane jako uczciwe i sprawiedliwe. Tymczasem ustawodawca w ostatniej nowelizacji kodeksu karnego dążył wyłącznie do wywołania w społeczeństwie paroksyzmu strachu, w tym także w odniesieniu do przypadkowych sprawców przestępstw, zwłaszcza młodocianych. Nie zauważył, że etiologia przestępczości komunikacyjnej dotychczas nie została zbadana, a jest ona nauką wybitnie interdyscyplinarną. Nie dostrzegł podstawowego problemu, że stanowi ona nieodłączną triadę: człowiek–pojazd–droga. Tym samym nawet nie próbował podjąć jakichkolwiek działań eliminujących niebezpieczeństwo, potraktował wyłącznie człowieka jako najślabsze ogniwo systemu<sup>8</sup>.

Niebezpieczeństwo leżące na przedpolu wszelkiej przestępczości komunikacyjnej powinno zostać na podstawie dociekań naukowych dokładnie

7 R.A. Poldrack, op. cit., s. 144.

8 Por. A. Gaberle, *Najślabsze ogniwo (człowiek jako źródło zagrożeń w ruchu drogowym)*, Warszawa 1986, s. 15.

zbadane oraz precyzyjnie określone. Wzmoczona represyjność, podobnie jak przeprowadzane akcje propagandowe, trafiają w próżnię. To nie są skuteczne metody. Działalność prawotwórcza powinna zmierzać do wyeliminowania wskazanego niebezpieczeństwa. Tworzenie prawa to coś, jakby rozwiązywanie zagadek kryminalnych. Parafrazując Loeba, ustawodawca musi podążać tam, dokąd prowadzą go dowody. Podążanie za danymi empirycznymi wymaga pokory, która wyzwała z uprzedzeń mogących wpływać na obserwacje i wnioski. Podobnie jest, i było, z korzystaniem z osiągnięć nauki, i to z bardzo różnych dziedzin. Tworzenie norm karnych to przede wszystkim próba systemowego podejścia, żeby zapobiegał, a dopiero na końcu karał z indywidualnym podejściem do sprawcy, któremu udowodniono winę, z zachowaniem wszystkich gwarancji w uczciwym procesie<sup>9</sup>.

Jeżeli chodzi o człowieka, sprawcę przestępstwa komunikacyjnego, to warto zaprzestać traktowania go jako najśłabsze ogniwo systemu. Organy władzy publicznej powinny w końcu dostrzec, że one także ponoszą odpowiedzialność za skutki wypadków oraz innych zdarzeń drogowych.

## Kilka propozycji, czyli rzecz o postulatach *de lege ferenda*

Działania zapobiegawcze, eliminujące zagrożenia w ruchu drogowym, powinna realizować ustawa z 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 1997, nr 98, poz. 602, z późn. zm.). Jest to akt prawny niezwykle obszerny, co wynikało z wielu przyczyn. Na plan pierwszy wysuwała wielość podmiotów oraz zakres regulacji, metodykę legislacyjną, a także rozwlekłość języka. Jest to akt prawny mało czytelny, niewiele ustępujący objętością kodeksowi postępowania karnego, dlatego mało komunikatywny. Przepisy regulujące ruch drogowy znajdują się w dwóch pierwszych działach prawa o ruchu drogowym. Ich kodyfikacja jest wadliwa zarówno pod względem merytorycznym, jak i legislacyjnym. Aktualny pozostaje pogląd Aleksandra Bachracha, który przed laty pisał: „[...] Kazyistyczne przepisy, wyrażone w sposób opisowo-szkoleniowy, nie zaś prawno-dydaktyczny, pozbawione są logicznie uzasadnionej systematyki. Nie wyrażają elementarnych zasad ruchu oraz zasad ostrożności.

<sup>9</sup> A. Loeb, *Pozaziemskie. Pierwsze ślady życia rozumnego poza Ziemią*, przekł. M. Krośniak, T. Teszner, Poznań 2021, s. 29.



Zawierają dyrektywy wewnętrznie sprzeczne i niesprawiedliwe z punktu widzenia zasad dobrej roboty<sup>10</sup>.

Wiele niejasności wywołują przepisy dotyczące tak typowych manewrów jak wyprzedzanie i omijanie. Te opisowo i rozwlekłe zredagowane normy starają się wskazywać wszystko to, co może kierowcę spotkać na drodze. Ich normy zmierzają do określonego celu, ale nie dostrzegają skutków ubocznych, które nie były zamierzone. Podobnie jest z przepisami dotyczącymi hamowania, bezpiecznego odstępu od poprzednika czy jazdy możliwie blisko prawej krawędzi, a także relacji pojazd–pieszy na przejściu. Ten ostatni przepis wywołał moc nieporozumień, gdyż nie jest prawdą, że pieszy ma bezwzględne pierwszeństwo na przejściu. Owszem, korzysta ze szczególnej ochrony w razie wkrócenia na nie, ale z zachowaniem szczególnej ostrożności i zakazu wkraczania w bezpośredniej bliskości nadjeżdżającego pojazdu. Z kolei na kierującego został nałożony obowiązek zachowania szczególnej ostrożności i odpowiedniego zmniejszenia prędkości. Ale do jakiej? Powyższe może wprost prowadzić do automatyzacji odpowiedzialności karnej kierującego. I dalej, niewątpliwie zasadny jest obowiązek zachowania określonego odstępu kierującego samochodem od wymijanego czy wyprzedzanego jednoślada, ale dlaczego taki obowiązek nie dotyczy kierujących tych ostatnimi? Odpowiedzi nie znamy.

Z przedstawionego wywodu płynnie wnioszek o konieczności gruntownej zmiany przepisów prawa o ruchu drogowym, kładącego nacisk na eliminowanie zachowań i sytuacji wywołujących niebezpieczeństwo, zwłaszcza przez kategoryczne określenie powinności poszczególnych uczestników ruchu, przede wszystkim w sytuacjach kolizyjnych, bez posługiwania się asekuracyjnym podejściem do sytuacji wymagających jednoznacznego potraktowania, np. określenia obowiązków wyprzedzającego i wyprzedzanego, manewru omijania, zmiany pasa ruchu, hamowania czy wreszcie relacji pojazd–pieszy na przejściu. W tym ostatnim przypadku nałożenie obowiązku odpowiedniego zmniejszenia prędkości nie może być uznane za uczciwe, gdyż może prowadzić, a niestety tak się dzieje w praktyce, do automatyzacji odpowiedzialności karnej, dlatego że każda prędkość może okazać się nieodpowiednia, ponieważ doszło do potrącenia. Czyż nie lepiej byłoby, gdyby została ona konkretnie określona, np. do 30 km/h, co nie wymagałoby jakiegokolwiek interpretacji.

10 A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980, s. 218 i nast.



Kolejnym problemem są kwestie związane z koniecznością eliminowania z ruchu niebezpiecznych kierowców. Chodzi o to, żeby byli oni z odpowiednim wyprzedzeniem wyłączani z ruchu. W tej materii, niejako *post factum*, nie trzeba konfiskować im pojazdów, ale zasadne jest znaczne zaostrzenie kryteriów związanych ze stanem zdrowia czy właściwościami psychologicznymi zanim takie osoby uzyskają uprawnienia do kierowania pojazdami mechanicznymi. Można postulować, żeby ubiegający się o uzyskanie prawa jazdy, także kat. A i B, obowiązkowo był poddawany badaniom psychologicznym oraz badano ich krew bądź wydzieliny organizmu na obecności substancji zabronionych, osłabiających zdolności psychomotoryczne, a w szczególnie uzasadnionych przypadkach także badaniom psychiatrycznym.

W obowiązującym stanie prawnym, a dowodzi tego praktyka, nie jest wielkim problemem, żeby prawo jazdy kat. A lub B uzyskała osoba cierpiąca na chorobę alkoholową czy uzależniona od środków odurzających bądź psychotropowych, chora psychicznie lub na inne schorzenia determinujące ordynowanie leków osłabiających sprawności psychomotoryczne. Z kolei badania psychologiczne okazują się niezbędne do określenia poziomu intelektualnego, poznania osobowości, ze szczególnym uwzględnieniem zachowania w sytuacjach trudnych, stresujących, oraz poziomu dojrzałości społecznej<sup>11</sup>.

W obowiązującym systemie prawnym jest dostrzegana dysharmonia różniająca cztery pojęcia związane ze spożycie alkoholu bądź zażyciem środka odurzającego. Dwa z nich stanowią znamiona wykroczenia z art. 87 § 2 k.w. (znajdowania się kierującego pojazdem mechanicznym w stanie wskazującym na użycie alkoholu lub podobnie działającego środka), również dwa wyczerpują znamiona przestępstwa z art. 178a § 1 k.k. (stan nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego). Tolerowanie wskazanej dysharmonii nie jest niczym uzasadnione. Stąd racjonalny jest postulat *de lege ferenda* wprowadzenia, wzorem innych krajów, zerowej tolerancji na zawartość alkoholu oraz związków z grupy opiatów i innych w organizmie kierującego.

Ważna jest także kwestia dostrzegana w praktyce, a niezauważana przez ustawodawcę, że wiele zachowań w ruchu drogowym stwarzających niebezpieczeństwo nie wyczerpuje dyspozycji art. 174 k.k. (sprowadzenie realnego niebezpieczeństwa nastąpienia katastrofy), ale ładunek społecznego i realnego niebezpieczeństwa absolutnie nie przystaje do wykroczenia z art. 86 k.w.

<sup>11</sup> Więcej na ten temat zob. K.J. Pawelec, *Bezpieczeństwo i ryzyko...*, s. 342–345. Por. idem, *Prawo o ruchu drogowym. Zasady bezpieczeństwa. Komentarz*, Warszawa 2005, s. 182.

(spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym). Brakuje w ustawie karnej przepisu wypełniającego tę lukę. Można zaproponować *de lege ferenda* uzupełnienie treści art. 174 § 1 k.k. przez dopisanie wypadku z art. 177 k.k.

Wydaje się, że warto rozważyć możliwość orzekania środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych również z warunkowym zawieszeniem jego wykonania. Tak zaproponowana forma wskazanego środka karnego zapewne spotka się ze społeczną aprobatą, zmniejszy automatyzm jego orzekania, a także będzie spełniała ważną funkcję profilaktyczną podnoszącą bezpieczeństwo drogowe.

Na zakończenie warto zwrócić uwagę, że powyższe może stanowić raczej postulaty *de lege lata* adresowane do praktyki, a związane z zupełnym nierozważeniem kwestii dotyczących braków bezpieczeństwa biernego pojazdów oraz ich rozważeniem w kontekście istnienia adekwatnego związku przyczynowego ze skutkami wypadków czy katastrof drogowych. Można wprost postawić pytanie, czy wskazane braki tego bezpieczeństwa, istotnego dla eliminowania skutków, powinny obciążać winnych naruszenia zasad bezpieczeństwa w zakresie możliwości oraz powinności ich przewidzenia? Wydaje się, że obciążanie tymi skutkami z punktu widzenia adekwatnego związku przyczynowego nie znajduje racjonalnego uzasadnienia, a przynajmniej powinno być przedmiotem dowodzenia, co zasadniczo nie jest czynione. Podkreślić przy tym należy, że w ciągu ostatnich 10 lat Polacy sprowadzili z zagranicy ponad 8 mln używanych samochodów, z reguły bardzo leciwych<sup>12</sup>.

Ile z tych aut nie odpowiadało wymogom bezpieczeństwa biernego? Niestety, nie wiadomo, dlatego że nikt nie interesował się tym problemem. Nie interesowała się tym ani Policja, ani inne służby organów państwa, w tym służb zajmujących się dopuszczeniem do ruchu sprowadzonych z zagranicy używanych samochodów. Problem ten dostrzegł Damian Klewek w pracy pt. „Dopuszczenie pojazdów mechanicznych do ruchu i jego znaczenie dla bezpieczeństwa komunikacji drogowej”, obronionej na Wydziale Nauk Ekonomicznych i Prawnych Uniwersytetu Przyrodniczo-Humanistycznego w Siedlcach w lipcu 2019 roku. Autor trafnie zauważył (s. 32–33, niepubl.), że stacje diagnostyczne powinny być wyposażone w odpowiedni sprzęt umożliwiający zbadanie sprawności urządzeń zapewniających bezpieczeństwo bierne, co powinno być połączone ze zmianami legislacyjnymi.

12 A. Kubiak, *Polska ściąga auta z całego świata*, „Gazeta Wyborcza” 2019, nr z 15 lipca.

Podobnie należy potraktować problematykę odpowiedniego wyposażenia dróg, ich oznakowania, inżynierii ruchu. Odpowiedzialni funkcjonariusze państwa powinni być otwarci na sygnały służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu, a w krańcowych przypadkach nie może być wykluczona ich odpowiedzialność karna z art. 231 k.k.

Jednakże kwestie te wkraczają poza zakres niniejszej publikacji, chociaż są godne zainteresowania badaczy, czego dotychczas nie czyniono.

### Bibliografia

- Bachrach A., *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980.
- Gaberle A., *Najstabsze ogniwo (człowiek jako źródło zagrożeń w ruchu drogowym)*, Warszawa 1986.
- Kubiak A., *Polska ściągga auta z całego świata*, „Gazeta Wyborcza” 2019, nr z 15 lipca.
- Loeb A., *Pozaziemskie. Pierwsze ślady życia rozumnego poza Ziemią*, przekł. M. Krośniak, T. Tesznar, Poznań 2021.
- Pawelec K.J., *Bezpieczeństwo i ryzyko w ruchu drogowym*, Warszawa 2020.
- Pawelec K.J., *Prawo o ruchu drogowym. Zasady bezpieczeństwa. Komentarz*, Warszawa 2005.
- Pawelec K.J., *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, Warszawa 2021.
- Poldrack R.A., *The new mind readers. What neuroimaging can and cannot reveal about our thoughts*, Stanford 2018.
- Shakespeare W., *Burza. Zimowa opowieść*, tł. S. Barańczak, Kraków 1991.
- Wypadki i inne zdarzenia drogowe. Opiniowanie w sprawach rekonstrukcji*, red. K.J. Pawelec, P. Krzemień, Warszawa 2020.

## The change in punitive policy in the amendment to the Penal Code of 7 July 2022. Critical comments

### Abstract

Law making is akin to solving criminal puzzles. To paraphrase A. Loeb, the legislator must follow the evidence. The evidence includes empirical data, scientific research and especially the achievements of researchers. Following the above requires humility, which frees one from biases that can affect one's observations and conclusions. Creating norms of penal law consists most of all of a systemic approach, so that this system is consistent and, most importantly, only at the end of proceedings punishes with an individual approach the offender whose guilt has been proven with all the guarantees afforded to the parties in the proceedings of a fair trial. Analysing the changes in the enacted amendment, the author focused on minor and juvenile offenders who also committed crimes, i.e. traffic accidents and, less frequently, traffic disasters or causing the immediate danger thereof. They were often an effect of extremely risky behaviour, aggression and even road rage. Should these perpetrators be punished for the consequences of these acts with all the tightened severity, as enacted by Parliament? A critical assessment of the change in punishment philosophy deserves consideration.

**Key words:** principles of punishment, specific and general prevention, minor and juvenile perpetrators