

KATARZYNA ŁUCARZ

SPORNE PROBLEMY ZAKRESU PRZEDMIOTOWEGO ZAKAZU PROWADZENIA POJAZDÓW

Przyjęte w Kodeksie karnym z 1997 r. rozwiązanie kwestii wskazanej w tytule opracowania według syntetycznej formuły „zakazu prowadzenia pojazdów” (art. 39 pkt 3 k.k.) wywołało niemalże od samego początku jego obowiązywania liczne trudności interpretacyjne. Wątpliwości i niejasności powstały już co do tego, czy przy takim ujęciu zakazu dopuszczalne jest modelowanie jego zakresu przedmiotowego. Można bowiem stwierdzić ogólnie, że pozostanie tylko przy literalnym brzmieniu tej normy prowadzić musiałoby nieuchronnie do wniosku, że należy zawsze, to znaczy w każdym przypadku, orzekać zakaz obejmujący uprawnienia do prowadzenia wszelkich pojazdów. Tymczasem nie potrzeba szerzej wywodzić, iż takie rozwiązanie doprowadziłoby do nieuzasadnionej automatyzacji stosowania tego środka karnego, a co za tym idzie – orzekania go niekiedy bez istotnej potrzeby, zwłaszcza w tych sytuacjach, gdy skazany prowadzi bez zarzutu pojazdy z innej dziedziny ruchu niż ta, w ramach której nastąpiło przestępstwo. Chcąc przeto zapobiec możliwym w tym zakresie nieporozumieniom, ustawodawca – rozwijając tę ogólną nazwę w kolejnym przepisie art. 42 k.k., określającym przesłanki orzekania zakazu prowadzenia pojazdów – wskazał na potrzebę indywidualizacji tego środka karnego¹. Dopuszczając możliwość dyferencjacji jego zakresu przedmiotowego, uściślił zarazem, że w razie fakultatywnego orzeczenia obejmuje on „pojazdy określonego rodzaju” (art. 42 § 1 k.k.), a w wypadku obligatoryjnego orzeczenia początkowo „wszelkie pojazdy mechaniczne lub pojazdy mechaniczne określonego rodzaju”, zaś po zmianach wprowadzonych ustawą z 25 listopada 2010 r.² – „wszelkie pojazdy lub pojazdy określonego rodzaju” (art. 42 § 2 k.k.). Jeżeli natomiast istnieją podstawy do obligatoryjnego orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze (art. 42 § 3 i 4 k.k.), zakres przedmiotowy obejmuje „wszelkie pojazdy mechaniczne”. Przy takim doprecyzowaniu nie ma już dzisiaj wątpliwości, że sąd musi każdorazowo określić zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów, a możliwości jego kształtowania są bardzo szerokie – począwszy od zakazu prowadzenia pojazdów określonego rodzaju lub rodzajów aż po zakaz zintegrowany, obejmujący uprawnienia do prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów ze wszystkich sfer ruchu.

¹ R. A. Stefański, *Model normatywny zakazu prowadzenia pojazdów w projekcie kodeksu karnego*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 1992, z. 1-2, s. 80-81.

² Dz. U. 2011, Nr 17, poz. 78.

Przesunięcie głównego punktu ciężkości na zakaz rodzajowy, choć w ogólnej ocenie zasługuje na aprobatę, ze względu na nieścisłość językową, która towarzyszy sformułowaniu zawartemu w art. 42 § 1 k.k. („pojazdy określonego rodzaju”), dostarczyło jednak tylko kolejnych trudności interpretacyjnych. Osią sporów i niejednolitej wykładni było bowiem zagadnienie, czy znamię wyrażone zwrotem „określonego rodzaju” obejmuje swym zakresem tylko jeden, czy też kilka rodzajów pojazdów, czy może wreszcie wszelkiego rodzaju pojazdy³. Niezależnie od powstałej na tym tle różnicy zdań jedno wydaje się pewne: z faktu posłużenia się syngularystycznym zwrotem nie można jeszcze wyciągać wniosku, iż w przepisie tym chodzi wyłącznie o pojedyncze określenie⁴. Ustawodawca nierzadko przecież używa liczby pojedynczej, mimo że w grę może wchodzić wielokrotność lub odwrotnie – posługuje się liczbą mnogą, chociaż realizacja takiego określenia możliwa jest przez spełnienie pojedynczego faktu. Przykładowo w art. 59 k.k. *in fine* mowa jest o „środku karnym”. Tymczasem biorąc pod uwagę polityczno-kryminalne założenia k.k. z 1997 r., nikt rozsądny nie odważyłby się dzisiaj zakwestionować kumulatywnego stosowania na tej podstawie kilku środków karnych. Z kolei art. 44 § 1 k.k. przewiduje przepadek przedmiotów pochodzących bezpośrednio z przestępstwa, czyli więcej niż jednego, mimo że oczywista jest możliwość orzeczenia przepadku jednego tylko przedmiotu.

Dlatego też wydaje się słuszne i wystarczające dla tych rozważań stwierdzenie, że sformułowania „pojazdy określonego rodzaju” nie można odczytywać jako ograniczenia zakresu przedmiotowego zakazu, a jedynie jako dyrektywę skierowaną do sądu, by ten każdorazowo określał, jakich pojazdów ów zakaz ma dotyczyć. A może on dotyczyć jednego rodzaju pojazdów albo też objąć ich szerszy zakres. Intencją ustawodawcy była bowiem chęć pozbawienia przepisu art. 42 § 1 k.k. charakteru „lawinowego” i nadanie mu cech instrumentu represji celowej⁵. Wskazanie na potrzebę konkretyzacji i indywidualizacji tego środka karnego nie oznacza przy tym zupełnej dowolności. Ustalając zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów, trzeba mieć na względzie, że zakaz prowadzenia pojazdów spełnia przede wszystkim funkcję zabezpieczającą. Wszak jego orzeczenie zmierza do wyeliminowania z ruchu jako prowadzących pojazdy osób, które ze względu na popełnione przestępstwo stwarzają zagrożenie dla bezpieczeństwa tego ruchu. Stąd też dewizą sądów orzekających powinno być ustalenie, czy sprawca kierując pojazdem zagrożenie takie stwarza. O jego stopniu zaś decydują okoliczności popełnionego przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. To one będą wskazywać, czy niebezpieczeństwo takie zachodzi tylko w razie prowadzenia jednego rodzaju pojazdów, czy też kilku rodzajów.

³ Szerzej na ten temat A. Marek, *Komentarz do kodeksu karnego. Część ogólna*, Warszawa 1999, s. 127; J. Wojciechowski, *Kodeks karny. Komentarz. Orzecznictwo*, Warszawa 1997, s. 101-102; K. Łuczcz, *Zakaz prowadzenia pojazdów jako środek polityki kryminalnej*, Wrocław 2005, s. 190 i n.

⁴ Tak R. A. Stefański, *Zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów*, „Prokuratura i Prawo” 1999, nr 11-12, s. 141.

⁵ A. Bachrach, *Nowe wytyczne Sądu Najwyższego w sprawach o przestępstwa drogowe (dyrektywy wymiaru kary)*, „Państwo i Prawo” 1976, z. 5, s. 58.

Zakładając w tym miejscu, że nic nie stoi na przeszkodzie, aby ograniczenie prowadzenia pojazdów mogło być dokonane przez wymienienie rodzaju lub rodzajów pojazdów objętych zakazem⁶, bardziej pragmatycznie zorientowani autorzy przyjmowali jeszcze do niedawna dalej idące stanowisko, a mianowicie, że w razie wystąpienia zagrożenia najwyższego stopnia możliwe jest orzeczenie na podstawie art. 42 § 1 k.k. zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów ze wszystkich stref ruchu⁷. Poszukując wsparcia dla przytoczonego poglądu, podkreślano, że celem regulacji zawartej w art. 42 § 2 k.k. była bardziej chęć zwrócenia uwagi na konieczność sięgania po zakaz zintegrowany w wypadkach w nim uregulowanych. Jeśli już omawiamy zakres przedmiotowy zakazu orzeczanego w ramach trybu fakultatywnego, to trzeba powiedzieć, że w obecnym stanie prawnym przeciwko takiemu ujęciu przemawia zdecydowanie racja terminologiczna. Z faktu, że w art. 42 § 2 k.k. ustawodawca *expressis verbis* wymienił „wszelkie pojazdy” niezależnie od „pojazdów określonego rodzaju”, można wyciągnąć wniosek o wyłączeniu takiej możliwości na podstawie § 1 tego przepisu. Odmienne twierdzenie prowadziłoby do uznania, że ustawodawca niepotrzebnie zawarł w art. 42 § 2 k.k. zwrot „wszelkich pojazdów”, skoro orzeczenie zakazu o takim zakresie mieściłoby się w sformułowaniu „pojazdów określonego rodzaju”⁸. W rezultacie dokonanej zmiany przyznać zatem należy rację tym autorom, którzy (dopuszczając daleko idącą dyferencjację zakresu przedmiotowego zakazu orzeczanego fakultatywnie – opierającą się na węższym lub szerszym kryterium wyróżnienia określonych rodzajów pojazdów) z góry wykluczali możliwość orzeczenia na podstawie art. 42 § 1 k.k. zakazu zintegrowanego.

Przedstawione powyżej trudności w adekwatnym określeniu znaczenia zwrotu „pojazdy określonego rodzaju” nie ominęły również swoistego dla trybu obligatoryjnego ograniczenia zakresu przedmiotowego zakazu tylko do pojazdów mechanicznych. Dotąd bowiem zakaz prowadzenia pojazdów orzekany obligatoryjnie mógł przybrać postać zakazu prowadzenia „wszelkich pojazdów mechanicznych” bądź „pojazdów mechanicznych określonego rodzaju”. Przez określenie „wszelki” należy rozumieć „każdy, bez względu na różnicę”⁹. Wykładnia literalna tego zwrotu wskazuje w sposób jednoznaczny, że ta postać zakazu dotyczyła każdego pojazdu mechanicznego. Niedopuszczalne było zatem ograniczenie tego zakazu do pojazdów mechanicznych określonego

⁶ Tak J. Wojciechowska, w: E. Bieńkowska, B. Kunicka-Michalska, G. Rejman, J. Wojciechowska, *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, Warszawa 1999, s. 890; L. Gardocki, *Prawo karne*, Warszawa 1998, s. 165.

⁷ Podkreślano przy tym, że wskazane rozszerzenie zakresu przedmiotowego zakazu orzeczanego w ramach trybu fakultatywnego na „wszelkie pojazdy” musiałyby jednak wynikać z orzeczenia sądowego. Zob. K. Buchała, w: K. Buchała, A. Zoll, *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz do art. 1-116 kodeksu karnego*, Kraków 1998, s. 346; R. A. Stefański, op. cit., s. 142. Odmienne J. Wojciechowski, op. cit., s. 101; R. Góral, *Kodeks karny. Praktyczny komentarz*, Warszawa 2002, s. 65; M. Surkont, *Prawo karne. Podręcznik dla studentów administracji*, Sopot 1998, s. 110; J. Wojciechowska, op. cit., s. 890; W. Wróbel, *Środki karne w projekcie kodeksu karnego (cz. I)*, „Przegląd Sądowy” 1994, nr 7-8, s. 109.

⁸ R. A. Stefański, *Obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów...*, s. 20.

⁹ S. Skorupka, H. Auderska, Z. Lempicka (red.), *Mały słownik języka polskiego*, Warszawa 1968, s. 915.

rodzaju czy rodzajów. Na marginesie należy zwrócić uwagę, że podobnie został określony zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów orzekanego „na zawsze” (art. 42 § 3 i 4 k.k.). Natomiast druga postać zakazu orzekanego na podstawie art. 42 § 2 k.k. zawierała zawężenie zakresu przedmiotowego do jednego lub kilku rodzajów pojazdów mechanicznych. Za tym ostatnim rozwiązaniem, poza argumentami podanymi przy omawianiu zakazu orzekanego fakultatywnie, przemawiała także wykładnia logiczna przepisu art. 42 § 2 k.k. Skoro istniała możliwość orzeczenia zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych, to tym bardziej można było objąć zakazem kilka rodzajów pojazdów (*argumentum a fortiori*)¹⁰.

Wobec wątpliwości i zastrzeżeń, jakie wzbudzało zawężenie możliwości kształtowania zakresu przedmiotowego zakazu orzekanego na podstawie art. 42 § 2 k.k., z czasem zaczęto podważać zasadność takiego rozwiązania, wykazując, że zamierzony efekt generalnoprewencyjny wynikający z takiego ograniczenia został przez ustawodawcę w tym wypadku zdecydowanie przeceniony. Podkreślano wprost, że pogląd aprobowany wskazanym ograniczeniem mógłby mieć rację bytu tylko wówczas, gdyby kwestie dotyczące potencjału niebezpieczeństwa rozpatrywać *in abstracto*. Tymczasem tak nie jest. O stopniu zagrożenia decyduje bowiem nie tyle sam rodzaj użytego pojazdu, ile sposób jego użycia czy też inaczej: działania kierującego¹¹. A to z kolei oznacza, że zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu stanowić mogą w jednakowym stopniu pojazdy mechaniczne, jak i niemechaniczne.

Rozwiązanie ograniczające możliwość różnicowania zakresu przedmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów w ramach trybu obligatoryjnego, poza tym, że stawiało w lepszej sytuacji prowadzących pojazdy mechaniczne od tych, którzy prowadzili pojazdy niestwarzające – ze względu na cechy konstrukcyjne czy źródło napędu – większego niebezpieczeństwa, naruszało w sposób nazbyt widoczny konstrukcję logiczną regulacji prawnej tego środka karnego, a to za sprawą przekształcenia nowelą kwietniową w występki prowadzenia pojazdu innego niż mechaniczny w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178 § 2 k.k.)¹². Konieczność obligatoryjnego orzekania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych wobec osób, które prowadziły na drodze publicznej bądź w strefie zamieszkania pojazd inny niż mechaniczny, będąc w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, pogłębiała bowiem jedynie ograniczoność wskazanego ujęcia. Oceniając krytycznie obowiązek orzekania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych wobec wspomnianej kategorii sprawców, zarzucano, zresztą nie bez racji, że przyjęta regulacja odnosi taki skutek, jak gdyby wobec sprawcy czynu z art. 178 a § 1 k.k. orzeczono zakaz prowadzenia określonego rodzaju pojazdu, nie obejmując nim tego typu pojazdu mechanicznego, którym sprawca posługiwał się w chwili czynu. To między innymi właśnie ze względu na brak akceptacji

¹⁰ R. A. Stefański, *Zakres przedmiotowy...*, s. 144.

¹¹ R. Krajewski, *Głosa do wyroku SN z dn. 22.V.1973 r. – V KRN 177/73*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 1974, z. 3, s. 416.

¹² Ustawa z 14 kwietnia 2000 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny, Dz. U. Nr 48, poz. 548.

takiego rozstrzygnięcia, które kłóciło się nie tylko z elementarnym poczuciem sprawiedliwości i wymogiem racjonalnego karania, ale przede wszystkim powodowało, że orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów nie spełniał swych podstawowych funkcji, przyjmowano niemal powszechnie, iż konsekwencją popełnienia przestępstwa z art. 178a § 2 k.k. powinno być orzeczenie zakazu prowadzenia tego rodzaju pojazdu niemechanicznego, którym sprawca kierował w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego.

Próby ratowania analizowanej konstrukcji poprzez rozszerzenie zakresu jej zastosowania w oparciu o § 1 art. 42 k.k. na ten rodzaj pojazdu, którym sprawca przestępstwo z art. 178a § 2 k.k. popełnił, wbrew oczekiwaniom jej zwolenników, wcale nie złagodziły jej krańcowości¹³. Przeciwnie, kumulowanie podstawy obligatoryjnego (art. 42 § 2 k.k.) i fakultatywnego (art. 42 § 1 k.k.) orzeczenia tego środka karnego poza tym, że raziło pewną sztucznością, nasuwało znów wątpliwości co do racjonalności takiego rozwiązania. Jeśli bowiem dokładniej wniknąć w analizowaną problematykę, to okazuje się, że zabieg ten, natury *stricte* celowościowej, prowadził do tego, iż sprawca przestępstwa określonego w art. 178a § 2 k.k. ponosił odpowiedzialność w szerszym zakresie niż sprawca przestępstwa z art. 178a § 1 k.k. popełnionego za pomocą pojazdu mechanicznego¹⁴. Z tego też względu pomysł, o którym

¹³ J. Wojciechowski, *Odpowiedzialność za wypadki komunikacyjne*, „Rzeczpospolita” z 15 kwietnia 1998 r., nr 88. Zob. także postanowienie SN z 29 sierpnia 2007 r., I KZP 23/07, OSNKW 2007, z. 9, poz. 65, oraz głosę do tego postanowienia R. A. Stefańskiego, OSP 2008, z. 9, poz. 98; wyrok SN z 24 kwietnia 2007 r., IV KK 493/06, „Biuletyn Prawa Karnego” 2007, nr 11, poz. 1, 2 i 8.

¹⁴ W przypadku gdy mieliśmy do czynienia z nietrzeźwym kierowcą pojazdu mechanicznego, obok kary, jaką ponosił (art. 178a § 1 k.k.), zasadniczą dolegliwość dlań stanowiło obligatoryjne orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdu mechanicznego (określonego rodzaju lub wszystkich) zgodnie z art. 42 § 2 k.k. W analogicznej sytuacji, gdy oskarżonym była osoba kierująca pojazdem niemechanicznym (określonego rodzaju – art. 178a § 2 k.k.), obok wymierzonej kary można było orzec fakultatywny zakaz prowadzenia pojazdu niemechanicznego (określonego rodzaju) oraz trzeba było orzec obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdu mechanicznego (określonego rodzaju lub wszystkich). W rezultacie więc sprawca występku z art. 178a § 2 k.k., który z dużym prawdopodobieństwem powoduje znacznie mniejsze zagrożenie dla ruchu niż nietrzeźwy kierowca pojazdu mechanicznego (daje temu wyraz zwiększona sankcja karna przewidziana za przestępstwo z art. 178a § 1 k.k.), był dotkliwiej karany ze względu na obligatoryjnie orzeczony zakaz, który nie był w żaden sposób powiązany funkcjonalnie z jego zachowaniem. Co więcej, *in concreto* orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych (dowolnego rodzaju) mogło spowodować znacznie bardziej negatywne konsekwencje dla sprawcy tego przestępstwa niż te, które stały u podstaw samego przepisu. Pewną próbą ich zneutralizowania była propozycja takiej interpretacji art. 42 § 2 k.k., która w przypadku skazania np. nietrzeźwego rowerzysty umożliwiała organom wymiaru sprawiedliwości orzeczenie – obok fakultatywnego zakazu prowadzenia roweru – zakazu prowadzenia pojazdu mechanicznego takiego rodzaju, którym sprawca się nie poruszał w czasie popełnienia przestępstwa i co do którego potrzeba poruszania się nim nie zaistniałaby także w przyszłości. W obliczu konieczności orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych wobec sprawcy przestępstwa z art. 178a § 2 k.k. możliwość wyboru rodzaju pojazdu zupełnie niezwiązanego z jego działalnością zawodową lub aktywnością życiową, po dokładnym przeanalizowaniu sytuacji oskarżonego, a nawet konsultacji z nim, wydawała się – zdaniem jej zwolenników – jedynym słusznym rozwiązaniem pozwalającym na zminimalizowanie stopnia represyjności orzeczeń na gruncie poprzedniego stanu prawnego (szerzej na ten temat W. Zontek, *Zasady orzekania zakazu prowadzenia pojazdów. Pytania o (nie)proporcjonalność w kontekście aktualnych regulacji prawnych i orzecznictwa*, w: T. Dukiet-Nagórska (red.), *Zasada proporcjonalności w prawie karnym*, Warszawa 2010, s. 412 i n.; idem, *Głosa do orzeczenia SN z 29 sierpnia 2007 r., I KZP 23/07*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2007, nr 7, s. 297; zob. także orzeczenie TK-A 2009, nr 9, poz. 73). Nie wchodząc tutaj w szczegóły, trzeba jasno powiedzieć, że zaprezentowany powyżej kierunek racjonalizacyjnej wykładni art. 42 § 2 k.k. w zakresie

sądzono, iż stanie się mocnym oparciem dla przezwyciężenia kłopotów, jakich dostarczała ustawowa formuła zakresu przedmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów orzekanego na podstawie art. 42 § 2 k.k., sam w istocie rzeczy generował wiele zastrzeżeń i kontrowersji. Konsekwentne jego stosowanie, jeśli nie zawsze, to niejednokrotnie mogło prowadzić do naruszenia zasady „wewnętrznej sprawiedliwości” przy orzekaniu tego środka, a także dyrektyw wynikających z art. 53 k.k. w zw. z art. 56 k.k. nakazujących dostosowanie jego surowości do stopnia winy i szkodliwości społecznej popełnionego czynu zabronionego. Zwłaszcza że gdyby ów sprawca znajdował się nie w stanie nietrzeźwości, lecz w stanie po użyciu alkoholu, na gruncie Kodeksu wykroczeń można byłoby orzec wobec niego wyłącznie zakaz prowadzenia pojazdów niemechanicznych (art. 87 § 3 k.w.).

Tak czy inaczej, ustawodawca zdając sobie dostatecznie jasno sprawę z niedoskonałości przyjętego w k.k. z 1997 r. unormowania zakresu przedmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów orzekanego w ramach trybu obligatoryjnego, zmienił w ostatnim czasie sposób jego ujęcia. Dokonując w tym zakresie niezbędnej modyfikacji, zrezygnował, wspomnianą już ustawą z 25 listopada 2010 r., z charakterystycznego dla tego trybu ograniczenia zakresu przedmiotowego zakazu tylko do pojazdów mechanicznych. Eliminując przeto błędy poprzednio obowiązującego w tej materii rozwiązania, przepis art. 42 § 2 k.k. w obecnym swoim kształcie statuuje możliwość rozszerzenia zakresu przedmiotowego zakazu również na pojazdy inne niż mechaniczne.

Gdyby w tym miejscu chodziło już o wyrażenie ogólniejszej oceny, powiedzieć by można, że takie ujęcie omawianego zagadnienia ma tę zaletę (zwłaszcza gdy chodzi o sprawcę, który prowadząc pojazd, popełnił przestępstwo komunikacyjne), iż wyraża jasno stanowisko ustawodawcy co do konieczności uwzględnienia związku pomiędzy rodzajem prowadzonego pojazdu a przedmiotowym zakresem orzeczonego zakazu. Trafność tego rozwiązania zdaje się zresztą potwierdzać sformułowana w końcowej części przepisu art. 42 § 1 k.k. dyrektywa orzekania zakazu prowadzenia pojazdów, która wskazuje, iż orzeczenie tego środka karnego jest uzasadnione w szczególności wtedy, gdy z okoliczności popełnionego przestępstwa wynika, że prowadzenie pojazdów przez jego sprawcę może zagrażać w przyszłości bezpieczeństwu w komunikacji¹⁵. Odwołanie się do zabezpieczającej, a nie represyjnej funkcji zakazu prowadzenia pojazdów oznacza zatem, że jego zakres przedmiotowy powinien być proporcjonalny do niebezpieczeństwa, jakie może powodować uczestnictwo

dotyczącym sprawców przestępstwa z art. 178a § 2 k.k. zasługiwał na aprobatę. Nietrudno bowiem zauważyć, że brak możliwości zachowania *iunctim* między zakresem przedmiotowym zakazu orzekanego na podstawie art. 42 § 2 k.k. a rodzajem użytego przez sprawcę wspomnianego przestępstwa pojazdu sprawiał, iż swoboda sądu orzekającego w tych sprawach nie była aż tak mocno zredukowana, jak w przypadku sprawców czynów z art. 178a § 1 k.k.

¹⁵ Wprawdzie art. 42 § 2 k.k. nie wprowadza *expressis verbis* przesłanki stosowania zakazu w postaci zagrożenia, jakie mogłoby spowodować prowadzenie przez daną osobę pojazdu, tak jak to czyni ustawodawca w § 1 tego przepisu, to jednak należy przyjąć, iż przesłanka ta nie może być pominięta przy orzekaniu zakazu w warunkach trybu obligatoryjnego. Orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych musi być w tym wypadku szczególnie uzasadnione, a nawet powinno przybrać postać zastrzeżoną (tak A. Marek, op. cit., s. 128).

danej osoby w charakterze prowadzącego pojazd. Na istnienie tego rodzaju zagrożenia będą skazywać okoliczności faktyczne sprawy, w szczególności zaś typ prowadzonego przez kierowcę pojazdu. Zwrócić bowiem należy uwagę, że popełnienie przestępstwa komunikacyjnego podczas prowadzenia określonego rodzaju pojazdu w okolicznościach, które uzasadniają orzeczenie tego środka karnego, dowodzi z reguły, że powrót sprawcy tego przestępstwa do ruchu w charakterze kierującego takim samym pojazdem stanowić może realne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. Z takiego postawienia sprawy wynika natomiast, że orzekając w tym przypadku zakaz prowadzenia pojazdów, należałoby pozbawić sprawcę możliwości prowadzenia co najmniej takiego rodzaju pojazdu, przy którego prowadzeniu dopuścił się on przestępstwa komunikacyjnego. Zaniechanie orzeczenia zakazu w tym kształcie tylko pozornie czyniłoby zadość nakazowi zawartemu w przedmiotowym przepisie, skutkowałoby wszak posiadaniem przez sprawcę w dalszym ciągu prawa do prowadzenia takiego rodzaju pojazdu, za którego prowadzenie został on skazany¹⁶. Kwestią otwartą pozostaje natomiast to, czy takie zagrożenie stwarza on prowadząc jeszcze innego rodzaju pojazdy w tej samej strefie ruchu.

Popełnienie przestępstwa z art. 178 §2 k.k. nie zawsze musi dyskwalifikować jego sprawcę jako kierowcę pojazdu mechanicznego. Innymi słowy, nie sposób zakładać *a priori*, że osoba, która w stanie nietrzeźwości prowadziła rower, stwarzać będzie w przyszłości zagrożenie jako kierowca pojazdu mechanicznego¹⁷. Zwykle bowiem nie jest tak, że spowodowanie przestępstwa komunikacyjnego w danej strefie ruchu wskazuje na niebezpieczeństwo stwarzane przez tę osobę dla całej strefy, choć tego rodzaju sytuacji nie można wykluczyć. Stąd też w razie wystąpienia zagrożenia najwyższego stopnia, gdy sprawca przestępstwa komunikacyjnego stwarza niebezpieczeństwo prowadząc pojazd nie tylko określonego rodzaju, ale każdy rodzaj pojazdu, i to bez względu na strefę ruchu, powinien być orzekany zakaz zintegrowany, obejmujący wszystkie strefy ruchu.

Pozostawiając na uboczu ocenę stopnia zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu, która stanowi domenę sądu orzekającego *in meriti*, należy stwierdzić, że konieczność objęcia zakresem przedmiotowym zakazu w pierwszej kolejności tego rodzaju pojazdu, który sprawca prowadził, popełniając przestępstwo stanowiące podstawę jego orzeczenia, znajduje swoje uzasadnienie również w celach penalnych, jakie ten środek karny ma realizować. Przeciwnie rozwiązanie mogłoby doprowadzić do tego, że zakaz prowadzenia pojazdów nie mógłby w ogóle efektywnie oddziaływać w ramach prewencji indywidualnej. Chodzi tu przy tym nie tylko o odsunięcie sprawcy od obiektywnie istniejących

¹⁶ Zob. m.in. wyrok SN z 6 lipca 2006 r., IV KK 146/06, niepubl.; wyrok SN z 4 grudnia 2006 r., V KK 360/06, OSNKW 2007, z. 1, poz. 7; wyrok SN z 10 stycznia 2007 r., III KK 437/06, OSNKW 2007, z. 3, poz. 29; wyrok SN z 24 stycznia 2007 r., III KK 438/06, „Prokuratura i Prawo” 2007, nr 7-8, poz. 3; wyrok SN z 20 czerwca 2007 r., III KK 145/07, niepubl.; wyrok SN z 31 sierpnia 2007 r., V KK 253/07, OSNKW 2007, z. 1, poz. 1962; wyrok SN z 14 stycznia 2009 r., VKK 364/08, OSNKW 2009, z. 1, poz. 167.

¹⁷ Tak J. Lachowski, *Głosa do postanowienia SN z dnia 11 października 2001 r., I KZP 24/01*, „Palestra” 2002, z. 9-10, s. 229.

układów sytuacyjnych, w których ma on okazję do popełnienia przestępstwa komunikacyjnego, ale także o nie mniej ważny wychowawczy aspekt jego działania. Zakaz prowadzenia pojazdów służyć ma poprawie bezpieczeństwa ruchu, a działalność zmierzająca do zapewnienia owego bezpieczeństwa jest działalnością także wychowawczą. Oznacza to, że gwarancja niepowtórzenia się nowego przestępstwa komunikacyjnego stanowi jeden z możliwych celów tego środka karnego, aczkolwiek nie jedyny. Inaczej zakaz prowadzenia pojazdów musiałby być uznany za środek zabezpieczający¹⁸. Tymczasem zawieszenie uprawnienia do prowadzenia pojazdów lub zabronienie ich uzyskania ma wzbudzić w sprawcy przestępstwa komunikacyjnego określone refleksje. Powinno ono ugruntować w jego psychice poczucie odpowiedzialności, jaką jednostka ponosi za własne zachowanie, a w szczególności za posługiwanie się maszyną, która może spowodować zagrożenie dla życia i zdrowia ludzkiego, wzmocnić u sprawcy nawyki i postawy rozważnego postępowania oraz udzielić mu przestrogi w celu uczynienia go ostrożniejszym na przyszłość. Idea poprawcza w wypadku tego środka karnego sprowadza się więc do zasady, że pojazd, niezależnie od rodzaju, może prowadzić tylko ten, kto przejawia maksimum troski o dobro innych ludzi, kto zaś nie potrafi, nie może czy nie chce na to się zdobyć, zostaje pozbawiony prawa prowadzenia określonego rodzaju pojazdu¹⁹. Realizacja wskazanych wartości jurystycznych wymaga zaś, by sprawca nie kierował pojazdem zwłaszcza tego rodzaju, który był przez niego użyty przy popełnieniu przestępstwa.

W charakterze uwag końcowych, należałoby zauważyć, że pominięcie w aktualnym sformułowaniu art. 42 § 2 k.k. słowa „mechaniczny”, choć niewątpliwie słuszne i celowe z powodów wyżej wskazanych, nie oznacza jednak rozwiązania problemu, nie oczyszcza samo przez się nowej formuły zakazu przedmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów ze wszystkich zastrzeżeń i wątpliwości, jakie może ono w przyszłości nasuwać. Rzecz bowiem w tym, że zachowanie pożądaną korelacji pomiędzy zakresem przedmiotowym tego środka karnego a rodzajem pojazdu nie jest możliwe w przypadku, gdy sprawcą przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji jest „uczestnik w ruchu”, który dopuścił się tego przestępstwa nie prowadząc pojazdu. Nie wchodząc w dalsze szczegóły, wystarczy w tym miejscu powiedzieć, że zastosowanie wykładni historycznej i systemowej bezsprzecznie wskazuje, iż krąg osób, w stosunku do których w myśl dyspozycji przepisu art. 42 § 2 k.k. orzekany ma być zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów lub pojazdów określonego rodzaju, uległ znacznemu rozszerzeniu. Osoby, wobec których ma być orzekany ten środek karny, zostały określone w art. 42 § 1 k.k., do którego odsyła § 2 tego przepisu. Z treści tego ostatniego przepisu i wskazanego wyżej odesłania wynika natomiast, że chodzi o osobę uczestniczącą w ruchu, która popełniła przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, a ponadto znajdowała

¹⁸ M. Cieślak, *O węzłowych pojęciach związanych z sensem kary*, „Nowe Prawo” 1969, nr 2, s. 206.

¹⁹ L. Lernell, *Współczesne zagadnienia polityki kryminalnej. Problemy kryminologiczne i penologiczne*, Warszawa 1978, s. 245; R. A. Stefański, *Głosa do wyroku SN z dnia 1 czerwca 1995r., II KRN 54/95*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 1995, z. 3-4, s. 101-104; J. Lewiński, *Prawnik odpowiada*, „Zagadnienia Wykroczeń” 1985, z. 3, s. 85.

się w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego albo zbiegła z miejsca zdarzenia określonego w art. 173, 174 lub 177 k.k.²⁰ Jeśli zatem podmiotem orzeczonego zakazu może być nie tylko osoba prowadząca pojazd, ale także inna osoba uczestnicząca w ruchu, na przykład pieszy, pasażer czy też pchający rower, to nasuwa się dość oczywisty wniosek, że niemożliwe jest w tej części przepisu zachowanie więzi funkcjonalnej między podmiotowym a przedmiotowym zakresem omawianego środka karnego. Nie można wykluczyć sytuacji, w której zakaz prowadzenia pojazdów orzekany w ramach trybu obligatoryjnego będzie obejmował pojazdy mechaniczne lub niemechaniczne, mimo że sprawca przestępstwa komunikacyjnego popełnionego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego w ogóle nie był prowadzącym pojazd. Wprawdzie rozszerzenie zakresu podmiotowego tego środka karnego podyktowane było – jak czytamy w uzasadnieniu Kodeksu karnego z 1997 r.²¹ – koniecznością uwzględnienia w szerszym zakresie potrzeb wynikających z ochrony bezpieczeństwa w komunikacji, to jednak nie ulega wątpliwości, iż trudno znaleźć szczególnoprewencyjne uzasadnienie dla operowania zakazem prowadzenia pojazdów wobec każdego „uczestnika w ruchu” dopuszczającego się przestępstwa komunikacyjnego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem odurzenia.

W tym miejscu chodzi tylko o zwrócenie uwagi, że o ile tak szerokie ujęcie podmiotu zakazu prowadzenia pojazdów w ramach trybu fakultatywnego nie powinno budzić poważniejszych zastrzeżeń, skoro jego zastosowanie pozostawione jest swobodnemu uznaniu sędziowskiemu, o tyle wprowadzenie obowiązku orzekania tego środka karnego, który wyłącza jakąkolwiek merytoryczną decyzję sądu w tym zakresie, nie tylko wobec prowadzącego pojazd, ale wobec każdego uczestnika ruchu, jeżeli zaistniały okoliczności przewidziane w art. 42 § 2 k.k., może być odczytywane jako niweczenie dotychczasowych założeń polityki kryminalnej, dla której efektywność zwalczania przestępczości nie jest przecież – jak deklaruje ustawodawca – zależna od surowości represji karnej. Przy takim jego ujęciu można się więc spodziewać, że ostrze tego przepisu trafiać będzie w wielu wypadkach poza cel i w ten sposób prowadzić do niesprawiedliwych rozstrzygnięć.

O tym, jak dalece chybione wydawać się musi przyjęte rozwiązanie, przekonuje także ograniczona możliwość rezygnacji z obligatoryjnego orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów, w sytuacji gdy nie ma żadnego szczególnoprewencyjnego uzasadnienia do jego zastosowania. Przesłanki odstąpienia od wymierzenia obligatoryjnego środka karnego ujęte w przepisie art. 61 § 2 k.k. są obecnie tak skonstruowane, że czynią tę instytucję rzeczywiście wyjątkową. Wiązą bowiem sąd dodatkowym wymaganiem, aby odstąpieniu od wymierzenia

²⁰ Zob. m.in. postanowienie SN z 11 października 2001 r., I KZP 24/01 (dodatek „Orzecznictwo”, „Prokuratura i Prawo” 2001, nr 12, poz. 2); postanowienie SN z 29 stycznia 2002 r., I KZP 32/01, „Rzeczpospolita” z 1 lutego 2002 r., nr 27; postanowienie SN z 21 listopada 2001 r., I KZP 27/01 („Biuletyn Sądu Najwyższego” 2001, nr 12, poz. 14); wyrok SN z 16 stycznia 2007 r., V KK 41/06, OSNKW 2007, z. 1, poz. 175; wyrok SN z 2 lutego 2007 r., V KK 422/06, OSNKW 2007, nr 1, poz. 338.

²¹ *Nowe kodeksy karne z 1997 r. z uzasadnieniami*, Warszawa 1997.

obligatoryjnego środka karnego towarzyszyło jednocześnie zaniechanie orzeczenia kary²². Jeśli jeszcze do tego dodamy, że obligatoryjny tryb zakazu prowadzenia pojazdów związany jest ze stanem nietrzeźwości, wpływem środków odurzających lub ucieczką z miejsca zdarzenia, a zatem okolicznościami, które z zasady utrudniają czy wręcz uniemożliwiają ze względów celowościowych rezygnację z orzeczenia kary, to okaże się, iż przepis art. 61 § 2 k.k. w analizowanym zakresie – niezmiernie rzadko stosowany – pozbawiony będzie, niestety, większego znaczenia.

Z tego co dotychczas powiedziano zdaje się wynikać, że kwestię zakresu przedmiotowego zakazu orzekałego obligatoryjnie uregulowano połowicznie, gdyż tylko w odniesieniu do sprawców prowadzących pojazd, którzy „uczestnicząc w ruchu” popełnili przestępstwo komunikacyjne. Nietrudno bowiem dostrzec, że tylko wtedy wprowadzona zmiana w regulacji zakresu przedmiotowego tego środka karnego zabezpieczy praktykę wymiaru sprawiedliwości przed zbyt szerokim stosowaniem art. 42 § 2 k.k., gdy równocześnie towarzyszyć jej będzie złagodzenie represyjnego charakteru tego przepisu w kwestii podmiotu. Mając na uwadze konieczność zachowania pożądanej korelacji między zakresem przedmiotowym a podmiotowym zakazu prowadzenia pojazdów, można by wręcz postulować *de lege ferenda* nowelizację § 2 cytowanego przepisu w kierunku ograniczenia jego stosowania do osób prowadzących pojazdy²³. Gdyby art. 42 § 2 otrzymał brzmienie „Sąd orzeka zakaz [...] w razie skazania osoby prowadzącej pojazd, która w czasie popełnienia przestępstwa, o którym mowa w § 1 [...]”, sytuacja uległaby zmianie. Wówczas orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów w ramach trybu obligatoryjnego wobec sprawcy przestępstwa komunikacyjnego, który w czasie jego realizacji nie prowadził pojazdu, byłoby po prostu niemożliwe. Jeśli zaś okazałoby się, że okoliczności popełnionego przestępstwa wskazują, iż w przyszłości prowadzenie pojazdu przez taką osobę może stanowić pewne zagrożenie dla bezpieczeństwa w komunikacji, sąd miałby możliwość zastosowania przedmiotowego środka karnego w ramach trybu fakultatywnego przewidzianego w § 1 tego przepisu.

Jeszcze więcej wątpliwości budzić będzie rozwiązanie stwarzające podstawę do różnicowania zakresu przedmiotowego zakazu orzekałego na podstawie art. 42 § 2 k.k., gdy przyjdzie rozważyć nam praktyczną stronę realizacji obowiązku orzeczenia względem sprawców przestępstwa z art. 178 a § 2 k.k. zakazu prowadzenia pojazdów niemechanicznych. Na długi przed zmianą treści

²² Niemożliwe jest zatem odstępianie tylko od środka karnego, stąd też w doktrynie pojawił się *de lege ferenda* postulat, aby rozszerzyć zakres zastosowania tej instytucji również na te wypadki, w których sąd wymierza karę, a jedynie orzeczenie środka karnego uznaje za niecelowe. Argumentuje się, że skoro można odstąpić od kary i środka karnego, to tym bardziej należałoby przewidzieć odstępianie od wymierzenia tylko środka karnego. Przepis ten pozwalałby również na bardziej elastyczne niż dotychczas kształtowanie tego środka w razie wymierzenia kary pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem jej wykonania. Orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów, obok kary pozbawienia wolności warunkowo zawieszonej, powinno być pozostawione uznaniu sądu. Ze względu na charakter tej instytucji, sąd nie powinien być krępowany żadnym dodatkowym ograniczeniem.

²³ Podobne ograniczenie zakresu podmiotowego należałoby postulować wobec zakazu prowadzenia pojazdów orzekałego na zawsze na podstawie art. 42 § 3 k.k.

przepisu art. 42 § 2 k.k. powstał bowiem spór co do tego, czy pojęcie „zakaz prowadzenia pojazdów określonego rodzaju” może dotyczyć pojazdów, do których prowadzenia nie jest konieczne posiadanie uprawnień stwierdzonych dokumentem wydanym przez upoważniony organ. Przedstawiając sprawę z pewnym uproszczeniem, należałoby wskazać, że w teorii prawa karnego zarysowały się w tej mierze dwa skrajne stanowiska. Jedni – poszukując oparcia w definicji legalnej „pojazdu” zawartej w art. 2 pkt 31 p.r.d. – przyjmują, iż normatywny zakaz prowadzenia „pojazdów określonego rodzaju” nie może doznać ograniczenia przez wyłączenie takich pojazdów, do prowadzenia których nie jest wymagane posiadanie uprawnień stwierdzonych dokumentem przez upoważniony organ²⁴. Taki pogląd, przyznający priorytet wykładni literalnej, występuje także w orzecznictwie najwyższej instancji sądowej²⁵. Inni – uwzględniając przepisy regulujące istotę, podstawy oraz wykonanie tego środka karnego – kwestionują wyniki wykładni językowej i przychylają się do węższego – zgodnego ze wskazaniem wykładni systemowej oraz funkcjonalnej – zakresu interpretowanego zwrotu²⁶. Wykazując na wiele sposobów, że formuła zakresu przedmiotowego zakazu powinna ograniczać się wyłącznie do pojazdów, których kierowanie wymaga posiadania uprawnień stwierdzonych odpowiednim dokumentem wydanym przez uprawniony organ, autorzy ci zwracają ponadto uwagę na wyraźną niespójność przepisów prawnych regulujących problematykę orzekania tego środka karnego. Badając ich relacje treściowe, dochodzą oni do wniosku, że w obecnym stanie prawnym niemożliwe jest orzeczenie zakazu prowadzenia motoroweru, roweru oraz pojazdu zaprzęgowego wobec osoby, która ukończyła 18 lat, skoro do kierowania tymi pojazdami przez te osoby – zgodnie z art. 87 ust. 3 pkt 1 nowego Prawa o ruchu drogowym²⁷ – nie jest wymagane posiadanie karty rowerowej, motorowerowej lub prawa jazdy. Akceptacja tego stwierdzenia prowadzi – ich zdaniem – do paradoksalnej sytuacji, w której dopuszczalne jest orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów innych niż mechaniczne wobec osoby, która nie ukończyła 18 lat (musi legitymować się odpowiednim uprawnieniem do prowadzenia takich pojazdów), i to zarówno w wypadku odpowiedzialności na zasadach określonych w Kodeksie karnym po ukończeniu 17 lat, jak i w przypadku stosowania środka przewidzianego w art. 6 pkt 7 ustawy z 26 października 1982 r. o postępowaniu

²⁴ W. Marcinkowski, *Glosa do uchwały z dnia 26 września 2002 r., I KZP 20/02*, „Prokurator” 2003, nr 1, s. 95.

²⁵ Uchwała SN z 26 września 2002 r., I KZP 20/02, OSNKW 2002, z. 11-12, poz. 92; uchwała SN z 22 listopada 2002 r., I KZP 34/02, niepubl.

²⁶ A. Herzog, *Zakaz prowadzenia rowerów, motorowerów i pojazdów zaprzęgowych*, „Prokuratura i Prawo” 2002, nr 5, s. 129; R. A. Stefański, op. cit., s. 145; Z. Sienkiewicz, *Glosa do uchwały SN z dnia 26 października 2002 r. – KZP 20/2*, „Przegląd Sądowy” 2003, nr 10, s. 148-149; K. Łuczarski, op. cit., s. 203-207; J. Lewiński, *Odpowiedzialność i orzekanie po 30 czerwca 1999 r.*, „Rzeczpospolita” z 1 lipca 1999, nr 151.

²⁷ Ustawa z 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. Nr 98, poz. 602 ze zm., tekst jedn.: Dz. U. 2003, Nr 58, poz. 515. Do 30 czerwca 1999 r. prowadzenie wymienionych pojazdów – również przez osoby pełnoletnie – wymagało posiadania dokumentów stwierdzających takie uprawnienia (tj. karty rowerowej, motorowerowej, karty woźnicy oraz prawa jazdy). Nie była także kwestionowana możliwość orzeczenia zakazu prowadzenia tej kategorii pojazdów.

w sprawach nieletnich²⁸. Nie można natomiast skutecznie pozbawić możliwości prowadzenia takich pojazdów osoby dorosłej.

Rozstrzygnięcie tej kwestii nie jest oczywiście zadaniem łatwym, tym bardziej że posiada ona znaczenie nie tylko teoretyczne, ale przede wszystkim praktyczne. Co więcej, wspomniana zmiana treści art. 42 § 2 k.k. może tylko nasilić powstałe w tym zakresie wątpliwości. Przyjmując bowiem założenie, że zakaz dotyczy tylko takich pojazdów, którymi kierowanie wymaga posiadania odpowiednich dokumentów, sąd nastawiony na zachowanie postulowanej przez orzecznictwo i doktrynę prawa karnego więzi funkcjonalnej pomiędzy orzekanym zakazem a rodzajem pojazdu, który prowadził sprawca przestępstwa z art. 178a § 2 k.k., nie będzie mógł z samej zasady – chcąc pozostać w zgodzie z takim założeniem – orzec zakazu prowadzenia właściwego pojazdu niemechanicznego, czyli w praktyce najczęściej roweru lub pojazdu zaprzęgowego. Innymi słowy – skazanie za przestępstwo z art. 178a § 2 k.k. połączone z obowiązkiem orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów na podstawie art. 42 § 2 k.k. zrodzi dylemat, jakie rodzaje pojazdów niemechanicznych należy objąć zakresem przedmiotowym zakazu, zwłaszcza gdy sprawca popełnił je w stanie nietrzeźwości, prowadząc rower, motorower lub pojazd zaprzęgowy. W konsekwencji niezakończony, a uaktualniony przez znowelizowany przepis art. 42 § 2 k.k. spór o możliwość objęcia zakazem takich rodzajów pojazdów, którymi kierowanie nie wymaga uprawnień stwierdzonych odpowiednim dokumentem wydanym przez upoważniony organ, stawia praktykę wymiaru sprawiedliwości przed trudnym zadaniem, którego rozwiązanie przynieść może tylko zmiana normatywna niwelująca wskazaną niespójność przepisów prawa karnego oraz Prawa o ruchu drogowym.

Doceniając zatem znaczenie nowej regulacji zakresu przedmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów orzekanego obligatoryjnie, która eliminuje dotychczasowe nierówności w traktowaniu sprawców przestępstw określonych w art. 178a § 1 k.k. i art. 178a § 2 k.k. i lepiej odpowiada zasadom indywidualizacji karania, pozostaje na koniec zaznaczyć, że dopiero z chwilą uwzględnienia sformułowanych wyżej propozycji zmian będzie można mówić o pełnej synchronizacji przepisów normujących istotę i podstawy stosowania tego środka karnego. W dużej mierze to od ich prawidłowego ujęcia zależy, czy zakaz prowadzenia pojazdów stanowić będzie, zgodnie z polityczno-kryminalnymi założeniami Kodeksu karnego, instrument racjonalnej polityki karnej znajdujący odpowiednie zastosowanie w praktyce orzeczniczej.

dr Katarzyna Łucarz
Uniwersytet Wrocławski

²⁸ Dz. U. Nr 35, poz. 228 ze zm.

CONTENTIOUS ISSUES OF THE OBJECTIVE SCOPE
OF THE BAN ON DRIVING VEHICLES

Summary

Issues concerning the process of formulating the objective scope of the ban on driving vehicles imposed on optional and mandatory basis have been presented in detail. While criticising the former approach, the authoress discusses the recent changes arising from the amendments to article 42 § 2 of the Penal Code regulating that penal measure. Further, the advantages and disadvantages of the currently binding law in this scope have also been presented.

