

Przepadek pojazdu mechanicznego. Glosa do wyroku SN z 3 października 2019 r., II KK 91/19

DOI: 10.53024/8.4.44.2021

RENATA PAWLIK*

STRESZCZENIE

Głosowane orzeczenie dotyczy problemu, który pojawił się w praktyce wymiaru sprawiedliwości jakiś czas temu i, jak mogłoby się wydawać, znalazł już swoje rozstrzygnięcie w uchwale składu siedmiu sędziów SN z 30.10.2008 r. (I KZP 20/08), gdzie przyjęto, że pojazd mechaniczny stanowi przedmiot czynności wykonawczej przestępstwa określonego w art. 178a § 1 k.k., a więc nie należy do kategorii przedmiotów, które służą lub są przeznaczone, w rozumieniu art. 44 § 2 k.k., do popełnienia tego przestępstwa. Zapatrywanie to podzielone zostało również w późniejszych orzeczeniach SN. Przywołana wyżej uchwała była szeroko komentowana, zgłoszono wiele argumentów różnej natury, przemawiających zarówno za przyjęciem tezy reprezentowanej przez Sąd Najwyższy, jak i sprzeciwiających się wyrażonemu w niej pogładowi. W niniejszej glosie podjęto próbę omówienia wyroku SN z 3.10.2019 r. w sprawie II KK 91/19, w którym SN podzielił pogląd wyrażony w przywołanej uchwale w sprawie I KZP 20/08 z perspektywy aktualnie obowiązującego i projektowanego stanu prawnego, poglądów doktryny, a także uwzględniając wątki prawoporównawcze.

Słowa kluczowe: przepadek pojazdu, znamiona typu czynu zabronionego, przedmiot czynności wykonawczej, prawo karne

* Dr Renata Pawlik, adiunkt w Katedrze Prawa Karnego na Wydziale Prawa, Administracji i Stosunków Międzynarodowych Krakowskiej Akademii im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego, ORCID 0000-0003-3834-221X, sędzia Sądu Rejonowego Katowice-Wschód w Katowicach.

Zarówno w przypadku przestępstwa z art. 178a § 1 k.k., jak i z art. 244 k.k., prowadzenie pojazdu „współokreśla samą istotę typu przestępstwa”, bowiem w skład znamion tych czynów wchodzi „pojazd” stanowiący również przedmiot czynności wykonawczej, a nie przedmiot służący lub przeznaczony do tego przestępstwa. W tym stanie rzeczy nie jest możliwe orzeczenie o jego przepadku na podstawie art. 44 § 2 k.k.¹.

Głosowane rozstrzygnięcie zapadło w następującym stanie faktycznym: Sąd Rejonowy w Z. wyrokiem z 25.05.2007 r., sygn. akt II K (...), uznał S.J. za winnego tego, że 21 stycznia 2007 r. w O., woj. (...), nie stosował się do orzeczonego prawomocnym wyrokiem z 18.09.2001 r. Wojskowego Sądu Garnizonowego w (...), w sprawie Sg (...), zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym w ten sposób, iż kierował pojazdem marki Audi o nr rej. (...), znajdując się w stanie nietrzeźwości, mając 0,92 mg/l alkoholu w wydychanym powietrzu, przy czym zarzucanego mu czynu dopuścił się, będąc uprzednio karany za podobne przestępstwo umyślne i w ciągu 5 lat po odbyciu za nie kary w wymiarze 6 miesięcy pozbawienia wolności, a więc Sąd uznał oskarżonego za winnego występku z art. 244 i art. 178a § 1 w zw. z art. 11 § 2 w zw. z art. 64 § 1 k.k. i za ten czyn wymierzył mu karę roku i 6 miesięcy pozbawienia wolności. Ponadto, na podstawie art. 42 § 1 i 2 k.k., orzekł wobec niego środek karny w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych oraz rowerów w strefie ruchu lądowego przez okres 10 lat, a na podstawie art. 49 § 2 k.k. świadczenie pieniężne w kwocie 1500 zł, płatne w terminie roku od uprawomocnienia się wyroku na rzecz Społecznego Komitetu (...). Na podstawie art. 50 k.k. Sąd orzekł wobec skazanego podanie wyroku do publicznej wiadomości poprzez publikację jego odpisu na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta w Z. przez okres miesiąca, a w pkt. 5 wyroku orzekł na podstawie art. 44 § 2 k.k. przepadek na rzecz Skarbu Państwa samochodu marki Audi o nr (...) przechowywanego na parkingu depozytowym Gospodarstwa Pomocniczego Komendy Wojewódzkiej Policji w Ł.².

Wobec niezłożenia apelacji od powyższego rozstrzygnięcia orzeczenie uprawomocniło się 1.06.2007 r. Kasację od tego wyroku, na podstawie art. 521 § 1 k.p.k., wniósł na korzyść skazanego S.J. Rzecznik Praw Obywatelskich, zaskarżając orzeczenie w części dotyczącej rozstrzygnięcia o przepadku na rzecz Skarbu Państwa samochodu marki Audi. Na podstawie art. 523 § 1 k.p.k. Rzecznik Praw Obywatelskich zarzucił rażące i mające istotny wpływ na treść wyroku naruszenie

¹ Wyrok SN z 3.10.2019 r., II KK 91/19, Lex nr 3042305.

² Zob. *ibidem*.

przepisu prawa karnego materialnego, tj. art. 44 § 2 k.k., przez jego błędne zastosowanie i orzeczenie przypadku na rzecz Skarbu Państwa samochodu marki Audi o nr rej. (...), podczas gdy pojazd mechaniczny stanowi przedmiot czynności wykonawczej przestępstwa określonego w art. 178a § 1 k.k., a więc nie należy do kategorii przedmiotów, które służą lub są przeznaczone, w rozumieniu art. 44 § 2 k.k., do popełnienia tego przestępstwa³.

Wyrokiem z 3.10.2019 r., II KK 91/19, Sąd Najwyższy, po rozpoznaniu 3.10.2019 r., w trybie art. 535 § 5 k.p.k., sprawy S.J. skazanego z art. 244 i art. 178a § 1 k.k., w wyniku kasacji wniesionej przez Rzecznika Praw Obywatelskich (...), uchylił wyrok Sądu Rejonowego w Z. w zaskarżonej części, tj. rozstrzygnięcia dotyczącego przypadku na rzecz Skarbu Państwa samochodu marki Audi o nr rej. (...)⁴.

Przechodząc do omówienia przywołanego rozstrzygnięcia, w pierwszej kolejności podkreślić należy, że problem, który pojawił się w przedstawionym wyżej stanie faktycznym był wcześniej przedmiotem uchwały SN w składzie siedmiu sędziów z 30.10.2008 r. w sprawie I KZP 20/08⁵, w której SN przyjął, że pojazd mechaniczny stanowi przedmiot czynności wykonawczej przestępstwa określonego w art. 178a § 1 k.k., a więc nie należy do kategorii przedmiotów służących lub przeznaczonych, w rozumieniu art. 44 § 2 k.k., do popełnienia tego przestępstwa. Przywołana wyżej uchwała była szeroko komentowana w doktrynie⁶. Stanowisko to podzielone zostało również w późniejszych orzeczeniach Sądu Najwyższego⁷. Uczynił tak również Sąd Najwyższy w głosowanym rozstrzygnięciu sprawie II KK 91/19, wskazując w uzasadnieniu, że zarówno w przypadku przestępstwa z art. 178a § 1, jak i z art. 244 k.k. prowadzenie pojazdu „współokreśla samą istotę typu przestępstwa”, gdyż w skład znamion tych czynów wchodzi „pojazd” stanowiący również przedmiot czynności wykonawczej, a nie przedmiot służący lub przeznaczony do tego

³ Zob. *ibidem*.

⁴ Zob. *ibidem*.

⁵ OSNKW 2008, z. 11, poz. 88.

⁶ Zob. M. Siwek, *Glosa do uchwały SN z dnia 30 października 2008 r., I KZP 20/08*, PS 2009, nr 7-8, s. 213-220; R.A. Stefański, *Glosa do uchwały SN z dnia 30 października 2008 r., I KZP 20/08*, „Prokuratura i Prawo” 2009, nr 3, s. 141-147; S. Tarapata, *Przedmiot czynności wykonawczej a przedmiot służący do popełnienia przestępstwa. Glosa do uchwały SN z dnia 30 października 2008 r., I KZP 20/08*, CzPKiNP 2009, nr 3, s. 131-148; J. Raglewski, *Glosa do uchwały SN z dnia 30 października 2008 r., I KZP 20/08*, Lex/el. 2008.

⁷ Zob.m.in. wyroki Sądu Najwyższego z: 12.05.2009 r., IV KK 110/09, Lex nr 507953; 14.07.2010 r., V KK 126/10, Lex nr 590297; 15.04.2015 r., III KK 82/15, „Prokuratura i Prawo” – wkł. 2015, nr 7-8, poz. 1.

przestępstwa. W tym stanie rzeczy nie jest możliwe orzeczenie o jego przepadku na podstawie art. 44 § 2 k.k.⁸

Ze wskazanym rozstrzygnięciem i jego argumentacją, co do zasady, nie sposób się zgodzić, a warto je przypomnieć i ocenić jego aktualność w świetle zmieniającego się stanu prawnego, w szczególności w kontekście zmian z 2015 r., które miały miejsce w ustawie – Kodeks karny⁹, a także objętych projektem z 16.09.2021 r.¹⁰. Konsekwentnie także przedmiotem analizy uczynić należy wskazaną wyżej uchwałę I KZP 20/08 przywołaną w uzasadnieniu głosowanego judykatu.

Za krytyczną oceną wspomnianego rozstrzygnięcia, a także poprzedzającej go uchwały I KZP 20/08 przemawia kilka argumentów. Szczególnie należy zwrócić uwagę na pojawiające się w uzasadnieniu obu rozstrzygnięć stwierdzenie, że „zarówno w przypadku przestępstwa z art. 178a § 1 k.k., jak i z art. 244 k.k., prowadzenie pojazdu «współokreśla» samą istotę typu przestępstwa” (I KZP 20/08), ponieważ w skład znamion tych czynów wchodzi „pojazd” stanowiący również przedmiot czynności wykonawczej, a nie „przedmiot służący lub przeznaczony do tego przestępstwa” (II KK 91/19) oraz że „pojazd mechaniczny stanowi (...) przedmiot czynności wykonawczej przestępstwa określonego w art. 178a § 1 k.k.” (I KZP 20/08).

W głosie krytycznej do uchwały I KZP 20/08 J. Raglewski podkreślił, że w polskim piśmiennictwie karnistycznym przez „przedmiot czynności wykonawczej” rozumie się „(...) tę rzecz lub osobę, wobec której sprawca dokonuje opisanej w typie czynu zabronionego czynności”¹¹, co w efekcie prowadzi do konkluzji, że na gruncie art. 178a § 1 k.k. trudno uznać pojazd mechaniczny za przedmiot, na który skierowany jest czyn sprawcy, a w konsekwencji za przedmiot czynności wykonawczej. Zdaniem tego autora pojazd należałoby raczej – jak to uczynił w uchwale z 30 października 2008 r. Sąd Najwyższy – określać „(...) materialnym obiektem, którym sprawca operuje przy dokonaniu tego czynu zabronionego”.

⁸ Dalej w uzasadnieniu SN wskazał, że jeśli chodzi o przestępstwo określone w art. 178a § 1 k.k., to fraza „pojazd mechaniczny” znajduje się *expressis verbis* w zespole znamion czynu tam opisanego, chociaż w przypadku przestępstwa określonego w art. 244 k.k. takie sformułowanie nie zostało użyte – to również realizacja znamion tego czynu nie jest możliwa bez zachowania sprawcy w postaci prowadzenia pojazdu, skoro przestępstwo to polega właśnie na prowadzeniu pojazdu mimo obowiązującego zakazu.

⁹ Ustawa z dnia 20 lutego 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 396).

¹⁰ Projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, UD281, <https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12351306/katalog/12815606#12815606> (dostęp: 14.12.2021 r.).

¹¹ J. Raglewski, *Glosa do uchwały SN...*, Lex/el. 2008. Podobnie M. Kulik, przyjmując, że chodzi o podmiot, bądź przedmiot „(...) na który sprawca ukierunkowuje swój czyn”, M. Kulik, [w:] M. Budyn-Kulik, P. Kozłowska-Kalisz, M. Kulik, M. Mozgawa, *Prawo karne. Część ogólna*, M. Mozgawa (red.), Kraków 2006, s. 181.

W takim ujęciu pojazd pełnił będzie funkcję przedmiotu umożliwiającego sprawcy realizację czynności sprawczej, a nie przedmiotu, na który skierowany jest atak¹².

O ile w pełni zgodzić należy się z przyjętymi przez SN założeniami, że w nauce prawa karnego przedmiot, do którego skierowana jest czynność sprawcza przestępstwa, określa się przedmiotem czynności wykonawczej¹³ bądź równoważnie przedmiotem wykonawczym czy wręcz przedmiotem przestępstwa¹⁴, jak również z tym, że przedmiot czynności wykonawczej występuje zwykle w znamionach przestępstw materialnych¹⁵, o tyle nie sposób już zaakceptować bez głębszej analizy tezy, że przedmiot czynności wykonawczej może występować także w opisie strony przedmiotowej przestępstw formalnych, do których należy występki opisany w art. 178a § 1 k.k., a następnie z wnioskami sformułowanymi w oparciu o dalszą część argumentacji, bazującymi na zidentyfikowaniu pojazdu mechanicznego jako przedmiotu czynności wykonawczej przestępstwa określonego w art. 178a § 1 k.k., co w efekcie w dalszej kolejności doprowadziło do konkluzji, że nie jest możliwe w takim stanie faktycznym orzeczenie przypadku pojazdu mechanicznego.

Dla dalszych rozważań konieczne będzie jednak, jak się wydaje, dokonanie przede wszystkim pewnych ustaleń terminologicznych i dogmatycznych. W doktrynie prawa karnego powszechnie przyjmuje się typ czynu zabronionego jako wzorzec służący realizacji funkcji gwarancyjnej¹⁶, budowany przy pomocy ustawowych znamion, tj. określonych w ustawie cech zewnętrznego zachowania się człowieka, skutku i okoliczności tego zachowania, jak również określonego stosunku psychicznego człowieka do tego zachowania, które muszą być wykazane w postępowaniu karnym, aby stwierdzić, że mamy do czynienia z przestępstwem¹⁷.

¹² Zob. J. Raglewski, *Glosa do uchwały SN...*, Lex/el. 2008.

¹³ Zob. W. Wróbel, A. Zoll, *Polskie prawo karne. Część ogólna*, Kraków 2010, s. 167.

¹⁴ Zob. postanowienie SN z 11.04.1957 r., VI KO 192/56, NP 1957, nr 7-8, s. 201-202; uchwała SN z 15.09.1961 r., VI KO 3/59, OSN 1962, nr 1, poz. 1.

¹⁵ Zob. R.A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji. Rozdział XX i XXI kodeksu karnego. Komentarz*, Warszawa 2000, s. 396-397; I. Andrejew, *Polskie prawo karne*, Warszawa 1986, s. 127.

¹⁶ Zob. M. Rodzyńkiewicz, *Modelowanie pojęć w prawie karnym*, Kraków 1998, s. 43 i n. oraz cytowana tam literatura. T. Bojarski, *Odmiany...*, s. 15; T. Bojarski, *Typizacja przestępstw i zasada „nullum crimen sine lege”*. *Wybrane zagadnienia*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska” 1977, t. 24, nr 8, s. 153 i n.; L. Gardocki, *Typowe zakłócenia funkcji zasady „nullum crimen sine lege”*, „Studia Iuridica” 1982, nr 10, s. 56; por. także R. Pawlik, *Znamiona ilościowe w procesie kontrawencjonalizacji w kontekście zasady nullum crimen sine lege – wybrane zagadnienia*, „Studia Prawnicze. Rozprawy i Materiały” 2016, nr 2 (15), s. 111-146.

¹⁷ Por. w tym zakresie I. Andrejew, *Rozpoznanie znamion przestępstwa*, Warszawa 1968, s. 7 i n.; T. Bojarski, *Odmiany podstawowych typów przestępstw w polskim prawie karnym*, Warszawa 1982, s. 11; I. Andrejew, *Podstawowe pojęcia nauki o przestępstwie*, Warszawa 1988, s. 129 i n.

Nie jest rzeczą nową stwierdzenie, że w obszarze teorii prawa karnego, odnoszącym się do problematyki normy sankcjonującej, w tym m.in. jej struktury, panują dość znaczne rozbieżności terminologiczne, a samo zagadnienie należy również do bardziej spornych w doktrynie. W piśmiennictwie pojawiają się określenia takie jak: przedmiot ochrony, przedmiot zamachu, przedmiot wykonawczy, przedmiot czynu, przedmiot czynu zabronionego, przedmiot przestępstwa, przedmiot czynności wykonawczej, przedmiot czynności sprawczej, przedmiot bezpośredniego działania, przedmiot bezpośredniego oddziaływania¹⁸.

Mimo upływu lat również dziś w tym zakresie inspirować może uwaga poczyniona przez I. Andrejewa który pisał, że „pojęcia przedmiotu ochrony i przedmiotu zamachu są zbieżne pod względem zakresu. Zachodzi jednak między nimi ta różnica, że gdy mówimy o przedmiocie ochrony, punktem wyjścia jest prawo karne, gdy zaś mówimy o przedmiocie zamachu, to punktem wyjścia jest przestępstwo”¹⁹. Przedmiot czynności wykonawczej I. Andrejew określa natomiast jako twór materialny, na którym lub w którym dokonuje się zmiana zwana skutkiem²⁰.

Nieco inaczej do zagadnienia odnosi się L. Lernell, rozróżniając przedmiot ochrony i przedmiot zamachu²¹, przez pierwszy z nich rozumiejąc ten przedmiot, którego ochronie przed czynami przestępnymi służy wydanie i stosowanie ustawy karnej²², przez drugi zaś – ten przedmiot, który zostaje przez działanie przestępne atakowany, inaczej – który pozostaje w „konflikcie” z działaniem sprawcy²³.

Zamykając tę część rozważań, należy zatem przyjąć, że przedmiotem czynności wykonawczej będzie osoba lub rzecz, wobec której sprawca dokonuje opisanej

¹⁸ Zob. L. Gardocki, *Prawo karne*, Warszawa 2013, s. 91 i 70; A. Marek, *Prawo karne*, Warszawa 2011, s. 108 i 110; J. Lachowski, A. Marek, *Prawo karne. Zarys problematyki*, Warszawa 2016, s. 70 i 72; *Prawo karne*, A. Grześkowiak, K. Wiak (red.), Warszawa 2015, s. 102; T. Bojarski, *Polskie prawo karne. Zarys części ogólnej*, Warszawa 2003, s. 94 i 98; M. Królikowski, R. Zawłocki, *Prawo karne*, Warszawa 2015, s. 178; Ł. Pohl, *Prawo karne. Wykład części ogólnej*, Warszawa 2015, s. 123 i 148; W. Cieślak, *Prawo karne. Zarys instytucji i naczelne zasady*, Warszawa 2010, s. 123 i 124; W. Wróbel, A. Zoll, *Polskie prawo karne. Część ogólna*, Kraków 2013, s. 207; K. Buchała, A. Zoll, *Polskie prawo karne*, Warszawa 1995, s. 146; I. Andrejew, *Polskie prawo karne w zarysie*, Warszawa 1970, s. 96; I. Andrejew, *Polskie prawo karne w zarysie*, Warszawa 1976, s. 116; W. Świda, *Prawo karne*, Warszawa 1989, s. 372; S. Tarapata, *Przedmiot czynności wykonawczej...*, s. 131-148.

¹⁹ I. Andrejew, *Polskie prawo karne w zarysie*, Warszawa 1970, s. 96; I. Andrejew, *Polskie prawo karne w zarysie*, Warszawa 1976, s. 116.

²⁰ Zob. I. Andrejew, *Podstawowe...*, s. 107; podobnie K. Buchała, A. Zoll, *Polskie...*, s. 146; L. Lernell, *Wykład prawa karnego*, Warszawa 1961, s. 69.

²¹ Zob. L. Lernell, *Wykład...*, s. 69.

²² B. Wróblewski wskazując, że prawo karne przy pomocy swoistych sankcji chroni określone przedmioty przed zmianami, przedmiotem chronionym nazywa dobro, które strzeże się przed zmianami, zob. B. Wróblewski, *Przedmiot przestępstwa, zamachu i ochrony w prawie karnym*, Warszawa 1936, s. 25.

²³ Zob. L. Lernell, *Wykład...*, s. 69; B. Wróblewski, wyróżniając przedmiot wykonawczy, definiował go jako konkretny, B. Wróblewski, *Przedmiot przestępstwa...*, s. 11.

w typie czynu zabronionego czynności²⁴. Jednocześnie przedmiot czynności wykonawczej będzie pozostawał w relacji do dobra prawnego, nie będzie jednak z nim zakresowo tożsamy.

Na gruncie przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji objętych rozdziałem XXI k.k., w obrębie którego znajduje się typ opisany w art. 178a k.k., osobnym problemem jest wyodrębnienie tej grupy przestępstw, kryterium czego wydaje się być sposób zamachu na dobro prawne, a nie sam rodzaj i charakter owego dobra²⁵. W tym zakresie jeszcze do niedawna przeważająca część doktryny jako przedmiot ochrony, a zatem podstawę wyprowadzenia normy sankcjonowanej, przyjmowała bezpieczeństwo ruchu we wszystkich jego sferach, tj. lądowej, wodnej i powietrznej²⁶. W tej materii odmiennie, w zasadzie jako jeden z pierwszych, K. Buchała przyjął, że dobrami chronionymi w sferze norm sankcjonowanych, dotyczących bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym i powietrznym są jednostkowe dobra, tj. bezpieczeństwo życia, zdrowia lub mienia, składające się na ogólne dobro, stanowiące podstawę kryminalizacji poszczególnych zachowań w tym ruchu, w celu poddania ich zakresowi norm sankcjonujących²⁷. Zauważając jednak wątpliwości w tym zakresie, K. Buchała bezpieczeństwo powszechne i bezpieczeństwo w ruchu statuował w obrębie rodzajowego przedmiotu ochrony²⁸. Słusznie stwierdzał jednak, że bezpieczeństwo powszechne, tak jak i bezpieczeństwo w ruchu, stanowi w stosunku do życia, zdrowia i mienia tylko specyfikację przedmiotów poddanych ochronie i nie ma jego zdaniem bezpieczeństwa w ogóle, lecz zawsze bezpieczeństwo dla określonej wartości²⁹. Wcześniej A. Bachrach uznał, że wypadki w komunikacji drogowej klasyfikuje się w większości kodeksów karnych jako zamachy na życie lub zdrowie człowieka, przy czym w niektórych krajach jako ich postacie kwalifikowane surowiej ze względu na użyty środek. Samochód bowiem, jak wywodzi A. Bachrach posługując się oryginalnym, a zarazem

²⁴ Por. A. Zoll, [w:] G. Bogdan, Z. Cwiągalski, P. Kardas, J. Majewski, J. Raglewski, M. Szewczyk, W. Wróbel, A. Zoll, *Prawo karne. Część ogólna*, t. I, Warszawa 2007, s. 45; A. Marek, *Prawo karne...*, s. 111.

²⁵ Zob. G. Bogdan, [w:] A. Barczak-Oplustil, G. Bogdan, Z. Cwiągalski, M. Dąbrowska-Kardas, P. Kardas, J. Majewski, J. Raglewski, M. Rodzynkiewicz, M. Szewczyk, W. Wróbel, A. Zoll, *Kodeks Karny część szczególna – komentarz*, Kraków 2006, s. 442, R. Pawlik, *Liability for Intentional Crime as Consequence of Traffic Offenses – Comparative Considerations*, *Societas et iurisprudentia* 2020, Volume 8, Issue 3, s.46-75.

²⁶ Tak J. Kochanowski, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa 1991, s. 104-105.

²⁷ Zob. K. Buchała, *Przestępstwa...*, s. 30.

²⁸ Zob. K. Buchała, *System...*, s. 187.

²⁹ Zob. *ibidem*, s. 187 i n.

interesującym zestawieniem, stanowi bardziej naganne narzędzie przestępstwa aniżeli nóż, kłonicza czy broń palna³⁰.

W niemieckim prawie o ruchu drogowym chronione dobro prawne określane jest jako „bezpieczeństwo w komunikacji drogowej”³¹. H.J. Hirsch już blisko 20 lat temu, rekapitułując poglądy na temat pojmowania dobra prawnego wywodził, niewątpliwie słusznie, że „bezpieczeństwo w ruchu drogowym” nie może być w ogóle traktowane jako dobro prawne, ponieważ bezpieczeństwo nie jest przedmiotem ochrony prawnej, lecz gwarancją ochrony przedmiotów należących do uczestników ruchu drogowego³². To, o co, zadaniem H.J. Hirscha, tak naprawdę chodzi w prawie drogowym, to zapewnienie bezpieczeństwa dobrom prawnym narażonym w tym ruchu na niebezpieczeństwo, takim jak życie, zdrowie czy mienie. To te właśnie dobra wchodzi w grę w przypadku deliktów, które w ruchu drogowym polegają na abstrakcyjnym narażeniu na niebezpieczeństwo³³.

Z przytoczonych wyżej względów nie sposób uznać pojazdu za przedmiot czynności wykonawczej, albowiem to nie wobec pojazdu sprawca dokonuje opisanej w typie czynu zabronionego czynności. Konstruując powyższy pogląd, nie sposób nie dostrzec bowiem różnicy np. pomiędzy art. 148 i art. 178a k.k. i opisem „zabija człowieka” a „prowadzi pojazd mechaniczny”. Na gruncie typu opisanego w art. 178a k.k. uprawniona, z zastrzeżeniami wyrażonymi niżej, wydaje się teza, że w tym przypadku wskazując przedmiot, przeciwko któremu kieruje się zachowanie sprawcy, mamy do czynienia także z człowiekiem, podobnie jak na gruncie art. 148 k.k., natomiast pojazd mechaniczny jest jedynie przedmiotem służącym realizacji wskazanego celu, co zdaje się dostrzegać SN w uzasadnieniu uchwały I KZP 20/08, wskazując, że „pojazd mechaniczny jest zatem materialnym obiektem, którym sprawca operuje przy dokonaniu tego czynu zabronionego”, niezrozumiała jest jednakże dalsza część argumentacji „czy też, na którym dokonanie następuje” ponieważ zostały tutaj niefortunnie ze sobą połączone dwie zupełnie różne kwestie.

Przywołany w dalszej części uzasadnienia przykład art. 263 k.k. nie jest przekonujący, ponieważ art. 263 k.k. co do zasady nie jest przepisem, którego zadaniem

³⁰ A. Bachrach, *Ryzyko i nieostrożność w komunikacji drogowej, a oceny prawnokarne*, Wrocław-Warszawa-Kraków 1965; s. 25; R. Pawlik, *Pełnienie czynności związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu pojazdów mechanicznych w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 180 k.k.) – zagadnienia teoretyczne i praktyczne*, Kraków 2006 – rozprawa doktorska niepublikowana, s. 21 i n.

³¹ H.J. Hirsch, *W kwestii aktualnego stanu dyskusji o pojęciu dobra prawnego*, RPEiS z 2002, nr 1, poz. 1, s. 2; za BayObLG, „*Neue Juristische Wochenschrift*”, 1968, s.1732 i n.; K. Lackner, K. Kühl, *Strafgesetzbuch mit Erläuterungen*, Monachium 1999, § 316; H. Tröndle, T. Fischer, *Strafgesetzbuch und Nebengesetze*, Monachium 2001, § 316, 315c.

³² Zob. H.J. Hirsch, *W kwestii...*, s. 14.

³³ Zob. *ibidem*.

byłoby co do zasady chronienie integralności broni palnej, lecz raczej życia i zdrowia człowieka³⁴. Notabene w tym miejscu trudno również zgodzić się z poglądem, który pojawił się w jednej z glos do wspomnianego orzeczenia, że broń palna, którą sprawca „posiada” w trakcie realizacji znamion czynności sprawczej rzeczowego czynu, jest konkretyzacją abstrakcyjnego dobra prawnego chronionego przez wspomnianą normę sankcjonowaną w świecie zewnętrznym. Ustawodawca bowiem – wprowadzając tę normę do polskiego porządku prawnego – chroni bezpieczeństwo publiczne oraz indywidualne właśnie przed nieuzasadnionym użyciem tej broni, którą bez zezwolenia posiada sprawca i z tego względu broń palna jest przedmiotem czynności wykonawczej czynu zabronionego kwalifikowanego z art. 263 § 2 k.k.³⁵. Nie można bowiem zasadnie przyjąć, że przedmiotem ochrony typu opisanego w art. 263 k.k. jest dobrostan broni palnej i jej prawo do bycia posiadaną wyłącznie przez osoby do tego uprawnione.

Pamiętać należy, że przedmiot czynności wykonawczej jest zawsze pewnego rodzaju egzemplifikacją dobra prawnego przeciwko któremu skierowany jest zamach, jest jego konkretyzacją. Rozważania w tym zakresie można przełożyć na przykład opisany w art. 178a k.k. To nie prowadzonemu przez sprawcę pojazdowi zagraża potencjalne niebezpieczeństwo, któremu przeciwdziałać ma norma wspomnianego artykułu. Grozi ono fundamentalnym dobrom prawnym, w szczególności życiu i zdrowiu innych użytkowników dróg.

Można sobie wyobrazić sytuację, gdy przedmiot czynności wykonawczej zostaje abstrakcyjny w tym sensie, że grożące mu niebezpieczeństwo jest jedynie potencjalne; tak jest właśnie przy przestępstwach abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo. Próba konkretyzowania przedmiotu czynności wykonawczej w przypadku typu opisanego w art. 178a k.k. mogłaby doprowadzić w efekcie do zmiany jego istotnej cechy. Racjonalny ustawodawca tworzy typy czynów przez prawo zabronionych po to, aby chronić wspomniane dobra prawne przed zachowaniami, które mogłyby je naruszać lub narażać na niebezpieczeństwo³⁶. Ochrona ta z reguły jest kilkustopniowa, a polega na tym, że do ustawy, obok przepisu kryminalizującego naruszenie dobra prawnego, wprowadza się także przepisy penalizujące narażenie na niebezpieczeństwo tegoż dobra³⁷. Zachęta dla penalizacji zachowań stwarzających zagrożenie w danej dziedzinie pojawia się coraz częściej,

³⁴ Por. m.in. Z. Cwiąkałski, *Komentarz do art. 212-277d, Kodeks karny. Część szczególna, t.2*, W. Wróbel, A. Zoll (red), [w:] Warszawa 2017, s. 578.

³⁵ Zob. S. Tarapata, *Przedmiot czynności wykonawczej...*, s. 146.

³⁶ Zob. M. Bojarski, J. Giezek, Z. Sienkiewicz, *Prawo karne materialne część ogólna i szczególna*, Warszawa 2006, s. 25.

³⁷ Zob. A. Spotowski, *Pomijalny zbieg przepisów ustawy i przestępstw*, Warszawa 1976, s. 118.

przede wszystkim m.in. w reakcji na trudności i zagrożenia związane z identyfikacją i udowodnieniem naruszenia konkretnego dobra³⁸. Jako istotny z punktu widzenia przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji argument przemawiający za potrzebą penalizowania w ich obrębie zachowań narażających dobra prawne na niebezpieczeństwo wymienia się powszechnie konieczność pełniejszej ochrony dóbr prawnych przed ich naruszeniami, polegającą na eliminowaniu już samych niebezpiecznych sytuacji³⁹.

Typizacja odnosząca się do narażenia na niebezpieczeństwo dobra prawnego obejmuje swoim zakresem zachowania umiejscowione na tzw. przedpolu naruszenia tego dobra⁴⁰. Zdaniem G. Łabudy chodzi tutaj o zakaz takiego zachowania, z którym związana jest możliwość powstania niebezpieczeństwa dla dobra prawnego i ta właśnie możliwość stanowi element wyróżniający⁴¹. Ochrona dóbr na etapie znacznie wyprzedzającym ich naruszenie powoduje *de facto* rozszerzenie zakresu odpowiedzialności karnej⁴². O abstrakcyjnym charakterze typu opisanego w art. 178a k.k. przesądza fakt, że opisane zachowanie sprawcy stwarza potencjalne, bliżej nieokreślone zagrożenie dla szerokiego i nieskonkretyzowanego kręgu podmiotów uczestniczących w ruchu drogowym. Nie stoi temu stwierdzeniu na przeszkodzie fakt, że nietrzeźwy kierujący zasiada za kierownicą konkretnego pojazdu mechanicznego, ponieważ nie zagraża on temu pojazdowi, lecz niesprecyzowanym nośnikom chronionych dóbr prawnych. Muszą nastąpić dalej idące bezprawne zachowania sprawcy, by doszło do konkretyzacji przedmiotu czynności wykonawczej. Istnieją typy czynów zabronionych, w ramach których przedmiot czynności wykonawczej nie występuje, co zaburza proces rozgraniczenia pomiędzy pojęciem przedmiotu czynności wykonawczej i dobra chronionego prawem (zaliczyć tu można np. art. 206 k.k.).

Typy określające przestępstwa abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo nie zawierają znamienia „niebezpieczeństwo” lub równoznacznego, jako określenia skutku. Niebezpieczna jest sama czynność podejmowana przez sprawcę i ona sama realizuje znamiona typu czynu zabronionego⁴³. O popełnieniu przestępstwa

³⁸ Zob. A. Spotowski, *Funkcja niebezpieczeństwa w prawie karnym*, Warszawa 1990, s. 145 i n.; por. także L. Lernell, *Rozważania o przestępstwie i karze na tle zagadnień współczesności*, Warszawa 1975, s. 146 i n.

³⁹ Tak m.in. J. Giezek, *Narażenie na niebezpieczeństwo oraz jego znaczenie w konstrukcji czynu zabronionego*, „Przegląd Prawa i Administracji”, t. L, Wrocław 2002, s. 116.

⁴⁰ Tak m.in. G. Łabuda, *O kształcie norm charakteryzujących bezprawność i karalność przestępstw narażenia na niebezpieczeństwo*, „Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego”, tom XV, Wrocław 2004, s. 77.

⁴¹ Zob. G. Łabuda, *O kształcie norm...*, s. 84.

⁴² Zob. J. Giezek, *Narażenie...*, s. 114.

⁴³ Podobnie L. Gardocki, *Prawo karne*, Warszawa 1999, s. 147.

abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo decyduje jedynie czyn określony w ustawie, natomiast dalszy układ zjawisk i rzeczy odrywający się od tego czynu nie jest wymagany dla jego przestępności⁴⁴.

W uzasadnieniu przywołanej wyżej uchwały SN stwierdza: „Tak więc przedmiot, który «służy do popełnienia przestępstwa», sytuuje się na zewnątrz ustawowego opisu tak pojmowanej czynności sprawczej. Służy on przy dokonaniu przestępstwa realizacji zachowania podjętego względem przedmiotu czynności wykonawczej, w którym dokonują się określone zmiany na skutek oddziaływania na niego przez sprawcę. Z tych powodów przedmiot służący do popełnienia przestępstwa nigdy nie może być utożsamiony z przedmiotem czynności wykonawczej”⁴⁵.

Przedstawiony wyżej wywód, o ile z punktu widzenia teoretycznego i bez odniesienia do konkretnego typu jest poprawny, trudno bowiem utożsamiać przykładowo nóż czy sznur z człowiekiem (art. 148 k.k.), niekoniecznie już będzie poprawny na gruncie art. 178a k.k., bo chcąc zastosować taki sposób myślenia, należałoby się zastanowić, co w takim razie będzie na jego gruncie przedmiotem służącym do popełnienia przestępstwa. Jeszcze lepiej absurdalność tak postawionej kwestii widać na przykładzie kolejnego fragmentu uzasadnienia, gdzie SN, ilustrując relację przedmiotu wykonawczego do przedmiotu służącego do popełnienia przestępstwa w innych typach przestępstw, przykładowo wskazuje, że cudza rzecz ruchoma nie jest przedmiotem służącym do popełnienia przestępstwa kradzieży (art. 278 § 1 k.k.), a dokument nie jest przedmiotem służącym do popełnienia przestępstwa fałszerstwa dokumentu (art. 270 § 1 k.k.), mimo że każdy z tych przedmiotów zostaje użyty przy popełnieniu przestępstwa w tym sensie, iż bez skierowania do nich czynności sprawczej dokonanie nie byłoby możliwe. W obu typach przestępstw wymienione rzeczy są odpowiednio przedmiotami czynności wykonawczych, przy czym w pierwszym z nich cudze mienie ruchome staje się z chwilą dokonania czynu równocześnie przedmiotem pochodzącym bezpośrednio z przestępstwa (*productum sceleris*), aczkolwiek niepodlegającym przepadkowi z mocy art. 44 § 1 k.k., lecz zwrotowi pokrzywdzonemu lub innemu uprawnionemu podmiotowi (art. 44 § 5 k.k.)⁴⁶.

Wywód zamieszczony zatem w uzasadnieniu uchwały SN (I KZP 20/08), który w założeniu miał zmierzać do wykazania, że pojazd mechaniczny nie jest, w rozumieniu art. 44 § 2 k.k., przedmiotem służącym do popełnienia przestępstwa z art. 178a § 1 k.k., nie mógł doprowadzić do trafnej konkluzji, gdyż opierał się

⁴⁴ Zob. K. Buchała, *Przestępstwa w komunikacji drogowej*, Warszawa 1961, s. 9.

⁴⁵ Por. uzasadnienie uchwały I KZP 20/08.

⁴⁶ Zob. *ibidem*.

na błędnej przesłance, że pojazd mechaniczny stanowi przedmiot czynności wykonawczej przestępstwa określonego w art. 178a § 1 k.k.

Przyjmując założenie, że typ opisany w art. 178a k.k. pozbawiony jest znamienia przedmiotu czynności wykonawczej, bo ten nie jest i nie może z istoty tego typu być skonkretyzowany, powstaje kolejne pytanie, czy w takiej sytuacji możliwe jest orzeczenie przepadku opisanego w art. 44 § 2 k.k. Standardem obowiązującym w większości współczesnych porządków prawnych jest orzekanie przepadku przedmiotów w stosunku do przedmiotów pochodzących bezpośrednio z przestępstwa – *producta sceleris* (§ 1), przedmiotów służących popełnieniu przestępstwa lub przeznaczonych do jego popełnienia – *instrumenta sceleris* (§ 2), przedmiotów, których wytwarzanie, posiadanie, obrót, przesyłanie, przenoszenie lub przewóz są zakazane – *obiecta sceleris* (§ 6)⁴⁷. Ponadto w § 4 uregulowany został przepadek równowartości pieniężnej przedmiotów pochodzących bezpośrednio z przestępstwa lub przedmiotów, które służyły lub były przeznaczone do popełnienia przestępstwa, a § 7 odnosi się do przepadku równowartości udziału we współwłasności przedmiotów, które służyły lub były przeznaczone do popełnienia przestępstwa albo przedmiotów objętych zakazem ich wytwarzania, posiadania, obrotu, przesyłania, przenoszenia lub przewozu⁴⁸.

Mając na względzie to, że w przypadku przestępstw abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo jest niebezpieczna sama czynność podejmowana przez sprawcę i ona sama nastawiona jest na realizację znamion typu czynu zabronionego⁴⁹, a także biorąc pod uwagę funkcje przepadku, należy przychylić się do takiego rozumienia pojęcia narzędzi przestępstwa, które umożliwiałyby objęcie powyższym środkiem zarówno obiektów, którym intencjonalnie nadano właściwości umożliwiające popełnienie za ich pomocą danego przestępstwa, jak i takich, z których naturalnych właściwości tylko skorzystano, pod warunkiem wszakże, że dostatecznie silnie ujawnia się ich związek z popełnionym czynem⁵⁰.

Jeżeli określimy pojazd mechaniczny, tak jak uczynił to SN, „materialnym obiektem, którym sprawca operuje przy dokonaniu czynu zabronionego”, czyli przedmiotem, którym sprawca posługuje się podczas realizacji znamienia czasownikowego typu czynu zabronionego kwalifikowanego z art. 178a § 1 k.k., to niewątpliwie możliwe będzie orzeczenie przepadku takiego przedmiotu przy

⁴⁷ J. Raglewski, [w:] *Kodeks karny. Część ogólna, t. 1, cz. 1*, red. W. Wróbel, A. Zoll, 2016, s. 837; D. Szeleszczuk, [w:] *Kodeks...*, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, 2018, s. 437; K. Szczucki [w:] *Kodeks karny. Część ogólna*, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, 2017, s. 737.

⁴⁸ D. Gruszecka, [w:] *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, red. J. Giezek, Warszawa 2021, art. 44.

⁴⁹ Podobnie L. Gardocki, *Prawo karne*, Warszawa 1999, s. 147.

⁵⁰ Zob. D. Gruszecka, *komentarz do art. 44*, [w:] *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, t. 5, J. Giezek (red.), Warszawa 2021.

zastosowaniu przepisu art. 44 § 2 k.k., gdyż tego typu przedmiot należy wówczas do grupy tzw. *instrumentae sceleris*, a więc przedmiotów, które służyły lub były przeznaczone do popełnienia przestępstwa.

Ustawą z dnia 20 lutego 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw⁵¹ zmieniono Kodeks karny, znosząc z dniem 1 lipca 2015 r. dotychczasowe przyporządkowanie przypadku do środków karnych, wyodrębniając w tytule wprowadzonego rozdziału Va dwie nowe kategorie: środki kompensacyjne i przypadek oraz plasując je obok środków karnych⁵². Wcześniejsze zaliczenie go do kategorii środków karnych, podobnie jak obowiązku naprawienia szkody, zawsze budziło kontrowersje, albowiem w odróżnieniu od tradycyjnie rozumianych środków karnych wymienionych w art. 39 k.k., nie miały one w założeniu być dolegliwością i jej elementem, ale miały inny cel⁵³. Obecnie podkreślić należy samodzielność przypadku względem zarówno środków karnych, jak i kompensacyjnych, powodującą, że należy go uważać za odrębny, swoistego rodzaju środek penalny⁵⁴, będący sposobem reakcji na czyn zabroniony pod groźbą kary, którego treścią jest pozbawienie sprawcy takiego czynu (a niekiedy też innych osób) określonych składników posiadanego mienia lub nienależnych korzyści majątkowych⁵⁵. Mówić tu można o funkcji represyjnej i ochronnej⁵⁶. Takie przyporządkowanie funkcjonuje jednak tylko w kodeksie karnym, albowiem w kodeksie karnym skarbowym i kodeksie wykroczeń przypadek nadal określany jest mianem środka karnego.

⁵¹ Dz. U. z 2015 r. poz. 396.

⁵² Zob. R.A. Stefański, [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, R.A. Stefański (red.), Warszawa 2018, s. 401; J. Raglewski, [w:] *System...*, t. 6, M. Melezini (red.), Warszawa 2016, s. 790; A. Płońska, *Charakter prawny instytucji przypadku po zmianach nowelizacyjnych wprowadzonych do Kodeksu karnego ustawą z dnia 20 lutego 2015 r.*, „Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego” 2015, t. 37, s. 92.

⁵³ Zob. J. Raglewski [w:] *Kodeks karny. Część ogólna*, t. 1, cz. 1, W. Wróbel, A. Zoll (red.), 2016, s. 837; D. Szeleszczuk, [w:] *Kodeks...*, A. Grześkowiak, K. Wiak (red.), 2018, s. 437; K. Szczucki, [w:] *Kodeks karny. Część ogólna*, M. Królikowski, R. Zawłocki (red.), 2017, s. 737.

⁵⁴ Zob. R.A. Stefański, [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, R.A. Stefański (red.), Warszawa 2018, s. 401; J. Raglewski, [w:] *System...*, t. 6, M. Melezini (red.), 2016, s. 790; A. Płońska, *Charakter prawny instytucji...*, s. 92.

⁵⁵ Zob. V. Konarska-Wrzošek, J. Lachowski, *Instytucja przypadku w polskim prawie karnym*, Warszawa 2020, s. 82.

⁵⁶ W doktrynie w tym zakresie przyjmuje się, że przypadek stanowi najsurowszą pośród sankcji majątkowych (I. Rzeplińska, *Konfiskata mienia. Studium z historii polityki kryminalnej*, Warszawa 1997, s. 82), przypisywana jest mu także w pierwszej kolejności funkcja sprawiedliwościowa (D. Szeleszczuk [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Warszawa 2018, s. 436; A. Płońska, *Charakter prawny instytucji przypadku po zmianach nowelizacyjnych wprowadzonych do Kodeksu karnego ustawą z dnia 20 lutego 2015 r.*, NKPK 2015/37, s. 93), a także równorzędnie cele prewencyjne i represyjne (J. Raglewski [w:] *Kodeks karny. Część ogólna*, t. 1, cz. 1, Komentarz do art. 1–52, red. W. Wróbel, A. Zoll, Warszawa 2016, s. 837; K. Szczucki [w:] *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz do art. 1–116*, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2017, s. 737).

W kodeksie karnym skarbowym przepadek opisany jest jako środek karny i środek zabezpieczający, a przesłanki stosowania go w tym drugim przypadku są zakresłone bardzo szeroko, obejmując np. przypadki niewykrycia sprawcy czynu zabronionego.

W oparciu zatem tylko na przywołanych wyżej argumentach nie sposób uzasadnić jurydycznej niemożności orzeczenia przepadku pojazdu mechanicznego w razie skazania za przestępstwo z art. 178a k.k.⁵⁷ Osobną natomiast kwestią jest to, czy przy abstrakcyjnym jedynie zagrożeniu dla dóbr prawnych, jakie w ramach art. 178a k.k. objęte jest kryminalizacją, stosowanie środka reakcji prawnokarnej o tak znacznym stopniu dolegliwości jawić się może jako wytrzymujące test proporcjonalności, co jednocześnie jest najczęściej podnoszonym zarzutem wobec tego sposobu reakcji.

Skądinąd próby sięgnięcia po przepadek pojazdów mechanicznych jako broń do walki z kierowcami naruszającymi podstawowe zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym nie jest ani pomysłem nowym, ani specyficznym dla rozwiązań polskich. Warto choćby przypomnieć, że już w roku 1999⁵⁸ grupa posłów przedłożyła w Sejmie projekt ustawy o zmianie ustawy Kodeks karny⁵⁹, której celem, jak wynikało z uzasadnienia projektu, było „(...) skuteczniejsze niż dotąd zwalczanie plagi społecznej, jaką jest prowadzenie pojazdów mechanicznych przez nietrzeźwych kierowców, kończące się bardzo często wypadkami komunikacyjnymi, w których tracą życie i zdrowie tysiące osób”. Spośród proponowanych rozwiązań legislacyjnych szczególnie kontrowersyjny był zamysł wprowadzenia obligatoryjnego przepadku pojazdu mechanicznego w razie skazania sprawców niektórych przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Projektowany wówczas art. 44¹ § 1 zdanie pierwsze miał następujące brzmienie: „W razie skazania za przestępstwo określone w art. 173, 174, 177 w związku z art. 178 lub w art. 1781 § 1, polegające na prowadzeniu pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, sąd orzeka przepadek tego pojazdu, chyba że podlega on zwrotowi na rzecz innego podmiotu”. Zmiany miały nastąpić w pozostałych

⁵⁷ Za dopuszczalnością przepadku – zob. J. Raglewski [w:] *Kodeks karny. Część ogólna*, t. 1, cz. 1, W. Wróbel, A. Zoll (red.), 2016, s. 848; J. Raglewski, [w:] *System...*, t. 6, M. Melezini (red.), 2016, s. 830-831; K. Szczucki, [w:] *Kodeks karny. Część ogólna*, M. Królikowski, R. Zawłocki (red.), 2017, s. 742-743.

⁵⁸ Notabene sytuacja wówczas nie odbiegała od obecnego stanu prawnego, *vide* art. 44 w brzmieniu nadanym ustawą z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny, Dz. U. z 1997 r. Nr 88, poz. 553.

⁵⁹ Druk sejmowy z 10 marca 1999 r., nr 1019, III kadencja.

paragrafach art. 44 k.k.⁶⁰. Modyfikacjom tym towarzyszyły także liczne projektowane zmiany brzmienia przepisów części szczególnej, sięgające w szczególności art. 178a k.k.⁶¹.

Przedstawioną propozycję oceniano wówczas bardzo krytycznie. Warto wskazać dwie ważkie racje uzasadniające takie przekonanie. Po pierwsze – łatwość uniknięcia orzeczenia przepadku pojazdu – projektowany przepis przewidywał bowiem zapis podkreślający pierwszeństwo praw podmiotów trzecich przed zastosowaniem takiej sankcji karnej. Mając zatem powyższe na uwadze, chcąc wyłączyć przepadek,

⁶⁰ Gwarancje i mechanizmy jasno określono w art. 44 § 3. Jeżeli orzeczenie przepadku określonego w § 2 byłoby niewspółmierne do wagi popełnionego czynu, sąd zamiast przepadku mógł orzec nawiązkę na rzecz Skarbu Państwa. Zgodnie z § 4 jeżeli orzeczenie przepadku określonego w § 1 lub 2 nie było możliwe, sąd mógł orzec przepadek równowartości przedmiotów pochodzących bezpośrednio z przestępstwa lub przedmiotów, które służyły lub były przeznaczone do popełnienia przestępstwa. W myśl § 5 przepadku przedmiotów określonych w § 1 lub 2 nie orzeka się, jeżeli podlegają one zwrotowi pokrzywdzonemu lub innemu uprawnionemu podmiotowi. Przepis § 6 podkreślał, że w razie skazania za przestępstwo polegające na naruszeniu zakazu wytwarzania, posiadania, obrotu, przesyłania, przenoszenia lub przewozu określonych przedmiotów, sąd może orzec, a w wypadkach przewidzianych w ustawie orzeka ich przepadek. Wreszcie w myśl § 7 jeżeli przedmioty wymienione w § 2 lub 6 nie stanowią własności sprawcy, ich przepadek można orzec tylko w wypadkach przewidzianych w ustawie; w razie współwłasności orzeka się przepadek udziału należącego do sprawcy lub przepadek równowartości tego udziału. Nadto projektowany art. 44 § 6 k.k. zyskiwał treść: „W razie skazania za przestępstwo polegające na naruszeniu zakazu wytwarzania, posiadania, obrotu, przesyłania, przenoszenia, przewozu określonych przedmiotów lub prowadzenia określonych przedmiotów w określonych warunkach, sąd może orzec, a w wypadkach przewidzianych w ustawie orzeka, ich przepadek”.

⁶¹ 1) Art. 178 otrzymuje brzmienie:

„Art. 178. § 1. Skazując sprawcę, który popełnił przestępstwo określone w art. 173 § 2, 174 lub 177, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo zbiegł z miejsca zdarzenia, sąd orzeka karę pozbawienia wolności przewidzianą za przypisane sprawcy przestępstwo w wysokości od dolnej granicy ustawowego zagrożenia zwiększonego o połowę do górnej granicy tego zagrożenia zwiększonego o połowę.

§ 2. W wypadku określonym w § 1, jeżeli sprawca był w stanie nietrzeźwości w stopniu wysokim lub pod wpływem środka odurzającego, oraz w razie skazania za przestępstwo z art. 173 § 1 popełnione w warunkach określonych w § 1 orzeka się przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę. Art. 44 § 5 i 8 stosuje się odpowiednio.

§ 3. W wypadku, gdy pojazd mechaniczny, o którym mowa w § 2, nie jest własnością sprawcy bądź nie można orzec jego przepadku z innych przyczyn faktycznych lub prawnych, sąd orzeka przepadek równowartości tego pojazdu.

§ 4. Jeżeli pojazd mechaniczny, o którym mowa w § 2, stanowi współwłasność, orzeka się przepadek udziału należącego do sprawcy lub przepadek równowartości tego udziału.

§ 5. Jeżeli szczególnie względy przemawiają przeciwko orzeczeniu przepadku pojazdu mechanicznego lub jego równowartości, sąd zamiast przepadku orzeka nawiązkę”.

2) W art. 178a po § 3 dodaje się § 3a w brzmieniu:

„§ 3a. W wypadku określonym w § 1, jeżeli sprawca był w stanie nietrzeźwości w stopniu wysokim lub pod wpływem środka odurzającego, sąd orzeka przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę. Art. 44 § 5 i 8 oraz art. 178 § 3-5 stosuje się odpowiednio”.

wystarczyłoby zarejestrować pojazd np. jako samochód firmowy. Po drugie – nie bez znaczenia był również fakt, że proponowana wówczas regulacja stwarzała szerokie pole do działań korupcyjnych, wzmocnione bez wątpienia obligatoryjnym charakterem orzeczenia przypadku. Świadomość sprawcy, że w razie skazania zostanie orzeczony wypadek pojazdu silnie motywowałaby go do wręczenia zatrzymującemu go funkcjonariuszowi Policji korzyści majątkowej, odpowiadającej nawet połowie wartości zagrożonego przypadkiem pojazdu⁶².

Sięgnięcie po wypadek pojazdu jako broń w walce z kierowcami naruszającymi podstawowe zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym można dostrzec także w doświadczeniach legislacyjnych innych krajów. Warto wspomnieć tu chociażby przykład duński, gdzie 23 marca 2021 r. miejscowy parlament (Folketing) uchwalił ustawę⁶³ nowelizującą treść obowiązującego prawa o ruchu drogowym⁶⁴, której przepisy wprowadzają obligatoryjną instytucję przypadku pojazdu, który był używany do tzw. szaleńczej jazdy (*vanvidskørsel*). „Szaleńcza jazda” to pojęcie zdefiniowane w nowym brzmieniu duńskiego prawa o ruchu drogowym jako: nieumyślne spowodowanie śmierci w szczególnie obciążających okolicznościach (art. 241 zd. 2 duńskiego kodeksu karnego⁶⁵), nieumyślne spowodowanie ciężkiego uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia w szczególnie obciążających okolicznościach (art. 249 zd. 2 duńskiego kodeksu karnego⁶⁶), umyślne spowodowanie bezpośredniego zagrożenia życia lub niebezpieczeństwa poważnej szkody na zdrowiu (§ 252 ust. 1 duńskiego kodeksu karnego⁶⁷), szczególnie lekkomyślna jazda (ustawa

⁶² Zob. J. Raglewski, *Glosa do uchwały SN...*, Lex/el. 2008; opinia tegoż autora do projektu nowelizacji Kodeksu karnego (druk sejmowy nr 1756) w zakresie środków karnych (art. 39-52 k.k.), Funduszu Pomocy Ofiarom Przestępstw oraz środków zabezpieczających (art. 93-100 k.k.).

⁶³ Zob. <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2021/534> (dostęp: 23.05.2021 r.).

⁶⁴ Zob. <https://danske.love.dk/f%C3%A6rdselsloven> (dostęp: 23.05.2021 r.).

⁶⁵ § 241. Kto nieumyślnie powoduje śmierć innej osoby, podlega grzywnie lub karze pozbawienia wolności nieprzekraczającej czterech miesięcy, a w szczególnie obciążających okolicznościach – karze pozbawienia wolności na okres nieprzekraczający ośmiu lat. Jeżeli przestępstwo popełniono w związku z prowadzeniem pojazdu pod wpływem alkoholu lub szczególnie lekkomyślnym prowadzeniem pojazdu, należy je traktować jako okoliczność szczególnie obciążającą.

⁶⁶ § 249. Kto nieumyślnie powoduje poważne uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia innych osób, podlega grzywnie lub karze pozbawienia wolności na okres nieprzekraczający czterech miesięcy, a w szczególnie obciążających okolicznościach – karze pozbawienia wolności na okres nieprzekraczający ośmiu lat. Jeżeli przestępstwo popełniono w związku z prowadzeniem pojazdu pod wpływem alkoholu lub szczególnie lekkomyślnym prowadzeniem pojazdu, należy je traktować jako okoliczność szczególnie obciążającą.

⁶⁷ § 252 (1) Każdy, kto w celu osiągnięcia korzyści, z oczywiście błahego powodu lub w podobnie lekkomyślnym sposób naraża innych na niebezpieczeństwo utratę życia lub ciężki uszczerbek na zdrowiu, podlega karze pozbawienia wolności na okres nieprzekraczający ośmiu lat.

o ruchu drogowym, § 118, sekcja 10⁶⁸), jazda z prędkością przekraczającą o co najmniej 100% prędkość dozwoloną i zarazem większą niż 100 km/h, jazda z prędkością co najmniej 200 km/h oraz prowadzenie pod wpływem alkoholu, którego stężenie we krwi wynosi co najmniej 2 promile lub 1mg na dm³ wydychanego powietrza⁶⁹.

Jak podkreślają komentatorzy⁷⁰, prawo to niesie ze sobą szereg poważnych konsekwencji dla podmiotów reprezentujących branżę motoryzacyjną, w tym dla działających w dobrej wierze dealerów samochodowych i firm leasingowych, które ryzykują utratę będących ich własnością samochodów bez postawienia im jakichkolwiek zarzutów sprzecznego z prawem zachowania. Nowe prawo kładzie nacisk na odpowiednie motywowanie wspomnianych przedsiębiorców do podjęcia działań chroniących ich interesy, a przy okazji również zapewnienie bezpieczeństwa w komunikacji przed nieodpowiedzialnymi zachowaniami klientów.

W myśl nowelizacji, która weszła w życie 31 marca 2021 r., konieczne jest objęcie przypadkiem każdego samochodu, który był używany do „szaleńczej jazdy”, niezależnie od tego, czy jest on własnością kierującego, czy też nie. Rozwiązanie to należy zatem traktować jako swoistą „karę” wobec właściciela pojazdu – nawet jeśli nie można mu postawić jakiegokolwiek zarzutu. Może on uniknąć przypadku samochodu tylko wtedy, gdy jest w stanie wykazać, że orzeczenie przypadku będzie stanowiło „nieuzasadnioną dolegliwość”. Pod tym pojęciem rozumieć należy sytuację, w której właściciel zdoła udowodnić, że nie wiedział i nie mógł wiedzieć, iż kierujący użyje samochodu do „szaleńczej jazdy” i że podjął za swej strony wszelkie uzasadnione kroki, aby zabezpieczyć się przed taką ewentualnością⁷¹.

W toku prac legislacyjnych nad wspomnianą nowelizacją duński Minister Transportu zasugerował, by właściciel przed użyczeniem, wynajmem lub leasingiem

⁶⁸ § 118 sekcja 10. Za naruszenie przepisów wydanych na podstawie art. 85 ust 1, na właściciela lub użytkownika pojazdu może zostać nałożona grzywna, chociażby naruszenie nie cechowało się umyślnością lub rażącym zaniedbaniem. To samo dotyczy naruszeń postanowień regulaminu, o którym mowa w ust. 86a ust. 1, przepisów wydanych na podstawie § 86a ust. 1. Kara grzywny nie podlega zamianie na jakąkolwiek inną karę.

⁶⁹ Zob. <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2021/534> (dostęp: 23.05.2021 r.).

⁷⁰ *Folketinget skærper indsats mod vanvidskørsel – kan konfiskere biler fra uskyldige*, <https://www.focusadvokater.dk/nyheder/folketinget-skaerper-indsats-mod-vanvidskoersel-kan-konfiskere-biler-fra-uskyldige/>, (dostęp: 23.05.2021 r.).

⁷¹ § 113a sekcja 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, ze zm.) w znowelizowanym brzmieniu głosi: „W przypadku, gdy pojazdem kieruje osoba inna niż właściciel pojazdu, a kierowca dopuścił się co najmniej jednego z zachowań wymienionych w zdaniu pierwszym, orzeka się przypadek chyba że należy uznać go za nieproporcjonalnie dolegliwy, w szczególności ze względu na to, że właściciel nie mógł wiedzieć, że pojazd zostanie użyty do zrealizowania któregośkolwiek z zachowań, o których mowa w zdaniu pierwszym, oraz gdy podjął wszelkie rozsądne kroki zmierzające do zabezpieczenia swych praw na wypadek przekazania pojazdu innej osobie”.

mógł poprosić o wgląd do rejestru karnego kierowcy lub zażądać od niego sporządzenia wiarygodnego oświadczenia, z którego treści wynikać będzie, że kierowca nie zamierza wykorzystywać samochodu do „szaleńczej jazdy”. Nie jest jednak jasne, czy faktyczne zastosowanie takich środków sprawi, że właściciel w sposób wystarczający zabezpieczy się przed przypadkiem pojazdu. Potencjalnie zatem niezależnie od tego, czy przed wypożyczeniem, wynajęciem lub leasingiem właściciel podjął szereg opisanych wyżej środków ostrożności, standardową konsekwencją jest we wszystkich przypadkach wypadek samochodu, jeśli był on używany do „szaleńczej jazdy”. Nie ma przy tym znaczenia, czy samochód jest własnością firmy leasingowej, dealera samochodowego, czy też jest to samochód np. wżyczony członkowi rodziny⁷².

Na gruncie duńskiego ustawodawstwa przyjęte niedawno przepisy rodzą już jednak wątpliwości o charakterze ustrojowym. Problem z ich stosowaniem polega m.in. na tym, że wypadek składników majątku właściciela działającego w dobrej wierze grozi naruszeniem Karty Praw Podstawowych UE. W dniu 14 stycznia 2021 r.⁷³ Europejski Trybunał Sprawiedliwości orzekł że wypadek pojazdu, który był używany do poważnego przestępstwa, nie może być dozwolony, jeżeli właściciel pojazdu nie wiedział, że pojazd mógł zostać użyty do popełnienia danego przestępstwa. Europejski Trybunał Sprawiedliwości orzekł również, że właściciel musi mieć dostęp do skutecznych środków odwoławczych w przypadku orzeczenia wypadku. Nowa ustawa uwzględniła jedynie ostatni punkt orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, podczas gdy jej treść zakłada – w jednoznacznej sprzeczności z treścią wspomnianego rozstrzygnięcia – że wypadek może i powinien odbywać się z majątku właściciela, jeśli nie podjął on wskazanych kroków w celu zabezpieczenia się przed ową stratą. Komentatorzy zwracają nadto uwagę na fakt, że ustawa w nowym brzmieniu stosuje mechanizm tzw. odwrócenia ciężaru dowodu, zgodnie z którym to właściciel samochodu musi udowodnić swoją niewinność, tzn. wykazać, że nie wiedział o możliwości popełnienia przedmiotowego przestępstwa. Powszechnie uważa się, że zastosowanie odwrócenia ciężaru dowodu narusza art. 6 ust. 1 EKPC.

⁷² Zob. *Folketinget skærper indsats mod vanvidskørsel...*

⁷³ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z 14.01.2021 r., C-393/19: „artykuł 4 decyzji ramowej 2005/212 w sprawie konfiskaty korzyści, narzędzi i mienia pochodzących z przestępstwa, rozpatrywany w świetle art. 47 karty praw podstawowych, należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu umożliwiającemu w ramach postępowania karnego konfiskatę mienia należącego do osoby innej niż osoba, która popełniła przestępstwo, bez przyznania tej pierwszej osobie skutecznego środka odwoławczego”, www.eur-lex.europa.eu.

Duński Sąd Najwyższy stanął już w przeszłości na stanowisku⁷⁴, w myśl którego opłata parkingowa nakładana przez organy samorządowe (miejskich inspektorów) jest objęta zakresem regulacji art. 6 Europejskiej Konwencji Praw Człowieka. Istnieje zatem poważne ryzyko, że sądy w przyszłych procesach uznają, że policja i prokuratura nie mogą zgodnie z prawem domagać się orzeczenia przypadku samochodów w stosunku do właścicieli działających w dobrej wierze.

Wreszcie istnieje potencjalnie poważny problem z pogodzeniem nowej ustawy z treścią reguł określających zasady wyłączenia, zawartych w Konstytucji Królestwa Danii. Stanowi ona, że przejęcie własności prywatnej przez państwo może nastąpić tylko pod pewnymi warunkami. Jednym z owych warunków wstępnych jest zapewnienie właścicielowi pełnego odszkodowania. Jednakże powszechnie uważa się, że pozbawienie własności sprawcy przestępstwa uregulowane na gruncie prawa karnego nie jest objęte zasadami wyłączenia. Przepadek w takich sytuacjach oznacza, że osoba odpowiedzialna za przestępstwo („szaleńcą jazdę”) nie może otrzymać z tego tytułu odszkodowania. Nowa ustawa przewiduje jednak, że przepadek może nastąpić np. wobec osoby trzeciej działającej w dobrej wierze, w sytuacji gdy nie można jej postawić jakiegokolwiek zarzutu, a zatem bez jakiegokolwiek kontekstu związanego ze sferą prawa karnego. Oznacza to, że nie można w takiej sytuacji sięgnąć po konstytucyjny wyjątek od przepisów regulujących kwestię wyłączenia, dotyczący przypadku przedmiotów użytych do celów przestępczych. Tak więc przepadek własności osoby trzeciej działającej w dobrej wierze należy w rzeczywistości uznać za wyłączenie, co oznacza, że właściciel samochodu musi otrzymać pełne odszkodowanie od państwa za jego utratę⁷⁵.

W kontekście powyższego warto w tym miejscu zwrócić uwagę na projekt nowelizacji polskiej kodyfikacji karnej z 16 września 2021 r., pkt 10, który zakłada dodanie art. 44b i art. 44c, które to znajdą zastosowanie w projektowanych przepisach art. 178 § 3 oraz art. 178a § 5 k.k. w brzmieniu: „W wypadkach wskazanych w ustawie sąd orzeka przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę (art. 44b. § 1)”. Zgodnie z § 2 projektowanej regulacji jeżeli pojazd w czasie popełnienia przestępstwa nie stanowił własności lub stanowił współwłasność sprawcy, orzeka się przepadek jego równowartości. Zgodnie natomiast z § 3 jeżeli orzeczenie przypadku pojazdu mechanicznego z uwagi na jego zbycie, utratę, zniszczenie lub znaczne uszkodzenie jest niemożliwe lub niecelowe, orzeka się przepadek równowartości pojazdu. § 4. Przypadku pojazdu mechanicznego oraz przypadku równowartości pojazdu mechanicznego nie orzeka się, jeżeli sprawca

⁷⁴ U.2010.1027H.

⁷⁵ Zob. *Folketinget skærper indsats mod vanvidskørsel...*

prowadził niestanowiący jego własności lub współwłasności pojazd mechaniczny wykonując czynności zawodowe lub służbowe polegające na prowadzeniu pojazdu na rzecz pracodawcy. W takim przypadku sąd orzeka nawiązkę w wysokości co najmniej 5000 złotych na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej⁷⁶.

Projekt zakłada również wprowadzenie art. 44 c, zgodnie z którym (§ 1) za wartość pojazdu mechanicznego dla celu orzeczenia przypadku jego równowartości przyjmuje się szacunkową, średnią wartość rynkową pojazdu odpowiadającego pojazdowi prowadzonemu przez sprawcę, ustaloną w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie § 2 na dzień popełnienia przestępstwa. Zgodnie z § 2 projektowanej regulacji sposób ustalania szacunkowej, średniej wartości pojazdu mechanicznego, uwzględniając potrzebę wprowadzenia jednolitych i zestandaryzowanych kryteriów pozwalających na oszacowanie średniej wartości rynkowej pojazdu bez przeprowadzania indywidualnej oceny jego stanu, określi w drodze rozporządzenia Minister Sprawiedliwości w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu.

Projektodawcy w lakonicznym w tej części uzasadnieniu wskazali, że w większości prawodawstw UE przewidziany jest środek w postaci przypadku pojazdu, co zapewnia sprawne odziaływanie w zakresie przeciwdziałania tego typu przestępstwom, a w RP będzie stanowić ponadto właściwą reakcję prawnokarną na nagminność przestępstw drogowych popełnianych w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego⁷⁷. Jak się wydaje, projekt ten jest także odpowiedzią na kontrowersyjne w swojej istocie, a w szczególności w świetle przedstawionych wyżej rozważań, stwierdzenie SN (I KZP 20/08) że, jeżeli względy polityki kryminalnej przemawiałyby, w przekonaniu ustawodawcy, za celowością orzekania przez sądy przypadku pojazdu mechanicznego wobec sprawców przestępstw określonych w art. 178a § 1 k.k., to podstawa prawna ku temu powinna zostać wprowadzona do obowiązującego kodeksu karnego⁷⁸.

Zastrzeżenia, jakie pojawiają się na tle tej propozycji, zauważane w doktrynie, wiążą się bezpośrednio z założeniem ograniczenia swobodnego uznania sądu w zakresie orzekania przypadku pojazdu mechanicznego lub jego równowartości poprzez nadanie jego orzeczeniu charakteru obligatoryjnego. Nie uchyla ich, a jedynie pozwala nieco złagodzić ich wymowę projektowane odstępianie od obowiązku orzeczenia przypadku pojazdu mechanicznego w przypadku przestępstwa

⁷⁶ Projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, UD281, <https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12351306/katalog/12815606#12815606> (dostęp: 14.12.2021 r.).

⁷⁷ Zob. *ibidem*.

⁷⁸ Por. uzasadnienie uchwały I KZP 20/08.

prowadzenia takiego pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, dotyczące wypadków uzasadnionych szczególnymi okolicznościami (art. 178a § 5 *in fine* k.k. w projektowanym brzmieniu). Zastrzeżenia te dotyczą przede wszystkim zgodności omawianej propozycji z konstytucyjną zasadą proporcjonalności reakcji prawnokarnej oraz konstytucyjnym standardem równości wobec prawa, co ujawnia się również w sposób jaskrawy na gruncie propozycji uregulowania przypadku równowartości pojazdu mechanicznego, gdy nie stanowiłby on własności sprawcy lub stanowił jego współwłasność (art. 44b § 2 k.k. w projektowanym brzmieniu)⁷⁹.

Projekt przewiduje również, że jeżeli pojazd w czasie popełnienia przestępstwa nie stanowił własności lub stanowił współwłasność sprawcy lub orzeczenie przypadku pojazdu mechanicznego z uwagi na jego zbycie, utratę, zniszczenie lub znaczne uszkodzenie jest niemożliwe lub niecelowe, orzeka się przepadek jego równowartości. Szacowanie wartości pojazdu na potrzeby określenia jego równowartości będzie się odbywać bez angażowania biegłych⁸⁰.

Również Rzecznik Praw Obywatelskich podkreśla naruszenie zasady równości wobec prawa, wskazując, że przewidując przepadek równowartości pojazdu, projektodawca zdaje się nie dostrzegać, że miarą dolegliwości nowego projektowanego środka karnego staje się wartość pojazdu. Zdaniem RPO obligatoryjność środka karnego opisanego w art. 44b k.k. prowadzić będzie do sytuacji, w których na sprawcę może zostać nałożony obowiązek zapłaty kilkuset tysięcy złotych tylko dlatego, że dopuścił się on przestępstwa z wykorzystaniem drogiego środka komunikacji. Rzeczony przepis doprowadzi zatem do sytuacji, w której sądy będą zobligowane stosować reakcje karne nieadekwatne zarówno do wagi zdarzenia drogowego z udziałem takiego sprawcy, stopnia jego winy, jak i do jego możliwości majątkowych i zarobkowych. W ocenie RPO projektowany art. 44b § 2 k.k. nie pozwala na uwzględnienie sytuacji, w której sprawca jest współwłaścicielem pojazdu w częściach idealnych. Niezależnie od wysokości udziału w rzeczy należącego do sprawcy sąd będzie zobligowany do wymierzenia przypadku wartości całości pojazdu. Z kolei w kontekście projektowanego art. 44b § 4 k.k. zwrócić należy uwagę, że sprawcą może być osoba prowadząca jednoosobową działalność gospodarczą i wykonująca czynności zawodowe lub służbowe polegające na prowadzeniu

⁷⁹ Zob. J. Zagrodnik, *Opinia w sprawie projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw z dnia 16 września 2021 r.*, <http://obsil.kirp.pl/wp-content/uploads/2021/10/21.10.01-Opinia-OBSiL-KK.pdf> (dostęp: 14.12.2021 r.).

⁸⁰ Zob. *ibidem*.

pojazdu na własną rzecz. Projektowany art. 44b § 2 i 4 k.k. prowadzi tym samym do naruszenia zasady równości wobec prawa opisanej w art. 32 ust. 1 Konstytucji⁸¹.

Podsumowując, choć zagadnienie będące przedmiotem glosowanego wyroku, a wcześniej przywołanej uchwały SN (I KZP 20/08), zajmuje polską literaturę i judykaturę od wielu lat, nie traci nic ze swej aktualności i doniosłości, nie wydaje się jednocześnie również, aby zyskało ono rozwiązanie czy to w postaci przyjętej stabilnej linii orzeczniczej, czy to rozwiązań legislacyjnych. Z racji istotnych niewątpliwie konsekwencji praktycznych zasługuje ono z pewnością na dalszą analizę, prowadzoną także z pozycji prawnoporównawczych, pozwalającą uniknąć popełnienia błędów, które stały się już udziałem innych systemów prawnych i umożliwiającą korzystanie z ich doświadczeń w kwestii możliwego eliminowania nieprawidłowości już na etapie projektowanych rozwiązań.

Mimo zmian dokonanych w 2015 r. przypadek zachował charakterystyczne dla siebie dwie funkcje – represyjną i ochronną⁸². W odniesieniu do przypadku pojazdu obie przybierają wyrazistą formę z uwagi z jednej strony na zazwyczaj istotną wartość pojazdu, z drugiej zaś niebezpieczeństwo, jakie wiąże się z jego niewłaściwym użytkowaniem. Obecny kształt regulacji przypadku pozwala na spełnienie przypisanych jej ról, co wymaga jednak ukształtowania sprzyjających prawidłowej interpretacji trendów orzeczniczych.

Odnosząc się do zgłaszanych zastrzeżeń co do zgodności projektowanych rozwiązań z konstytucyjną zasadą proporcjonalności reakcji prawnokarnej oraz konstytucyjnym standardem równości wobec prawa, które niewątpliwie odnieść można również do przypadku pojazdu orzekanego w oparciu na aktualnym brzmieniu art. 44 § 2 k.k., podkreślić należy, że k.k. z 1997 r. w art. 33 wprowadził system orzekania kary grzywny w stawkach dziennych. Podstawową funkcją systemu stawkowego, niejako stanowiącą podłoże faktyczne jego wprowadzenia do obowiązującego prawa, jest zróżnicowanie dolegliwości w zależności od sytuacji majątkowej sprawcy w ten sposób, aby za takie samo przestępstwo wobec dwóch sprawców o różnej pozycji materialnej zostały wymierzone grzywny o różnej wysokości jednej stawki⁸³. Wystarczy powiedzieć, że system stawek dziennych, jakkolwiek

⁸¹ Zob. https://bip.brpo.gov.pl/sites/default/files/2021-10/Do_MS_Kodeks_karny_opinia_30.09.2021.pdf.

⁸² M. Szewczyk wskazuje, że dominującymi funkcjami środków karnych są, w świetle nowej regulacji, prewencja i kompensacja, zob. M. Szewczyk, *System środków karnych...*, s. 153.

⁸³ Zob. M. Melezini, *W sprawie reformy kary grzywny*, PPK 1993, nr 9, s. 21; M. Melezini, *System wymiaru grzywien w nowym Kodeksie karnym*, „Monitor Prawniczy” 1998, nr 3, s. 92; J. Jasiński, *O nowy kształt systemu środków karnych*, PPK 1990, nr 1, s. 13; J. Majewski, *O niektórych wątpliwościach związanych z wykładnią przepisów dotyczących orzekania grzywny w nowym kodeksie karnym*, „Palestra” 1998, nr 3-4, s. 6-7.

zapewne nie jest rozwiązaniem idealnym, wyraźnie góruje nad systemem kwotowym, zwłaszcza w kontekście konstytucyjnej zasady równości⁸⁴. Można bronić tezy, że grzywna orzekana w stawkach dziennych chroni zasadę równości, pozwała bowiem dostosować dolegliwość do poziomu majątkowego sprawcy, a zatem wyrównać poziom tej dolegliwości. Można równocześnie bronić tezy, że grzywna ta może być odbierana jako naruszenie zasady równości, bowiem za takie samo zachowanie reakcja jest przecież *de facto* diametralnie różna, a zależy to li tylko od osoby sprawcy. W Kodeksie karnym z 1997 r. ustawodawca zdecydował się dać jednak prymat pierwszej z tych argumentacji.

Iluzoryczne jest również zagrożenie, że sądy będą zobligowane stosować tego typu reakcję, która będzie nieadekwatna do możliwości majątkowych i zarobkowych sprawcy. Nie wydaje się bowiem możliwe, w obecnej rzeczywistości gospodarczej, poruszanie się legalnie pojazdem nieadekwatnym do możliwości majątkowych i zarobkowych, bowiem sytuacja taka zakłada albo pierwotnie nielegalne wejście w posiadanie takiego pojazdu albo brak należytego nadzoru nad takim pojazdem przez podmiot, który taki pojazd legalnie posiada (np. wypożyczalnie, dealerów, państwowe jednostki budżetowe). W tym zakresie aktualnie wydaje się, że wystarczającą gwarancję stanowią art. 44 § 3, 5 i 7 k.k., w projektowanej zaś regulacji art. 178a § 5 *in fine* k.k. w postulowanym brzmieniu, a także art. 44 b § 4 k.k.

Należy podkreślić, że pomiędzy zakresami funkcji ochronnej i represyjnej w omawianej sytuacji zachodzić będzie istotna dysproporcja. Warto zauważyć, że oddziaływanie ochronne przypadku pojazdu mechanicznego cechować się będzie równą doniosłością niezależnie od wartości pojazdu, można wręcz zaryzykować stwierdzenie, że będzie ona nieco bardziej istotna w przypadku pojazdów niezbyt wartościowych, gdyż może za tym przemawiać ich nie najlepszy stan techniczny. Z kolei funkcja represyjna będzie dynamicznie wzrastać proporcjonalnie do wartości objętego przypadkiem pojazdu; należy oczywiście pamiętać, że jej skalę wyznaczać będzie także ogólna zamożność właściciela. W tym zakresie rodzić to może wątpliwości, gdyż środki karne wymienione w art. 39 zastąpiły znane Kodeksowi karnemu z 1969 r. kary dodatkowe. Traktując karę pozbawienia wolności jako reakcję *ultima ratio* (art. 58 § 1 oraz art. 59), ustawodawca punkt ciężkości reakcji karnej na popełnione przestępstwo przesunął z kary krótkoterminowego pozbawienia wolności na kary wolnościowe (karę ograniczenia wolności i grzywnę) i środki karne oraz środki probacyjne. Utwierdzają w tym przekonaniu kolejne nowelizacje, którymi dodawano do k.k. nowe rodzaje środków karnych, ale przede wszystkim nowelizacja z dnia 20 lutego 2015 r., która zmieniła w wyżej opisanym

⁸⁴ Por. J. Jasiński, *O nowy...*, s. 13; J. Majewski, *Grzywna...*, s. 87.

kierunku charakter prowadzonej polityki kryminalnej, przenosząc niemal całkowicie ciężar reakcji karnej w wypadku przestępstw zagrożonych karami alternatywnymi albo karą pozbawienia wolności do lat 5 na kary wolnościowe, środki karne i kompensacyjne⁸⁵. Przesłanki stosowania większości środków karnych wskazują na to, że nie chodzi w pierwszej kolejności o represję, lecz o prewencję i ochronę porządku prawnego przed ponownym popełnieniem przestępstwa przez sprawcę⁸⁶.

Rozważając szersze zastosowanie przepadku pojazdów, jako narzędzia mającego powstrzymać kierujących naruszających przepisy ruchu drogowego, nie można tracić też z pola widzenia jeszcze jednego aspektu prowadzącego być może do skutków odmiennych od zamierzonych. Celem obniżenia dolegliwości związanej z możliwym orzeczeniem przepadku pojazdu można przewidzieć racjonalne decyzje osób we własnym przekonaniu zagrożonych takim przypadkiem, np. cierpiących na chorobę alkoholową, polegające na celowym nabywaniu pojazdów wyeksploatowanych, o niskiej wartości, których utrata nie będzie stanowić istotnego uszczerbku dla ich stanu majątkowego. Od czasu akcesji do Unii Europejskiej, Polska jest największym importerm pojazdów używanych wśród państw członkowskich, pozostawiając daleko w tyle pozostałe kraje pod względem liczby sprowadzanych pojazdów. W tym okresie do Polski sprowadzono ich niemal 14,5 mln, przy czym liczba nowych rejestracji sprowadzanych pojazdów jest niemal dwukrotnie większa niż pojazdów nowych. Mimo rosnącego udziału w imporcie nowszych samochodów (do 4 lat) w dalszym ciągu ponad połowa pojazdów sprowadzanych do naszego kraju jest starsza niż 10 lat, a średni wiek importowanego samochodu to ponad 12 lat. Wraz z rosnącym wiekiem pojazdów wzrasta usterkowość kluczowych dla bezpieczeństwa elementów, a ryzyko śmiertelnego wypadku rośnie nawet trzykrotnie⁸⁷.

Dalszą i naturalną konsekwencją pojawienia się w znacznej liczbie starszych pojazdów, będących przedmiotem przepadku, problemów z wykonaniem tego typu orzeczeń, możliwe jest, że zdarzą się przypadki pojazdów o znacznej wartości, jakimi szczyliła się duńska policja⁸⁸, ale znacznie częściej będą to pojazdy, których koszt zabezpieczenia, a następnie utylizacji będzie istotnym obciążeniem dla Skarbu Państwa. W pewnym sensie racjonalnym zabezpieczeniem przed tym

⁸⁵ Zob. uzasadnienie rządowego projektu noweli z 20 lutego 2015 r., Sejm VII kadencji, druk sejmowy nr 2393, s. 5-7.

⁸⁶ Zob. W. Wróbel, *Środki...*, cz. 2, s. 98.

⁸⁷ Zob. P. Chrzanowski, J. Fabiszewska-Solares, A. Śniegocki, J. Zawieska, *Wsteczny bieg. Społeczno-gospodarcze skutki importu używanych samochodów do Polski*, Warszawa 2021, <https://wise-europa.eu/wp-content/uploads/2021/09/WSTECZNY-BIEG.-Spo%C5%82eczno-gospodarcze-skutki-importu-u%C5%BCywanych-samochod%C3%B3w-do-Polski.pdf> (dostęp: 14.12.2021 r.).

⁸⁸ Zob. <https://m.facebook.com/politi/posts/3519642491473844> (dostęp: 14.12.2021 r.).

ostatnim w projektowanej nowelizacji może być art. 44b § 3, zgodnie z którym jeżeli orzeczenie przypadku pojazdu mechanicznego z uwagi na jego zbycie, utratę, zniszczenie lub znaczne uszkodzenie jest niemożliwe lub niecelowe, orzeka się przepadek równowartości pojazdu, niemniej jednak w tym przypadku odchodzi się zasadniczo od funkcji ochronnej, a funkcja represyjna także będzie iluzoryczna.

BIBLIOGRAFIA

Literatura

- Andrejew I., *Podstawowe pojęcia nauki o przestępstwie*, Warszawa 1988.
- Andrejew I., *Polskie prawo karne w zarysie*, Warszawa 1970.
- Andrejew I., *Polskie prawo karne w zarysie*, Warszawa 1976.
- Andrejew I., *Polskie prawo karne*, Warszawa 1986.
- Andrejew I., *Rozpoznanie znamion przestępstwa*, Warszawa 1968.
- Bachrach A., *Ryzyko i nieostrożność w komunikacji drogowej, a oceny prawnokarne*, Wrocław-Warszawa-Kraków 1965.
- BayObLG, „*Neue Juristische Wochenschrift*”, 1968.
- Bogdan G., [w:] A. Barczak-Oplustil, G. Bogdan, Z. Ćwiąkański, M. Dąbrowska-Kardas, P. Kardas, J. Majewski, J. Raglewski, M. Rodzynekiewicz, M. Szewczyk, W. Wróbel, A. Zoll, *Kodeks Karny część szczególna – komentarz*, Kraków 2006.
- Bojarski M., Giezek J., Sienkiewicz Z., *Prawo karne materialne część ogólna i szczególna*, Warszawa 2006.
- Bojarski T., *Odmiany podstawowych typów przestępstw w polskim prawie karnym*, Warszawa 1982.
- Bojarski T., *Polskie prawo karne. Zarys części ogólnej*, Warszawa 2003.
- Bojarski T., *Typizacja przestępstw i zasada „nullum crimen sine lege”*. Wybrane zagadnienia, „*Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska*” 1977, t. 24, nr 8.
- Buchała K., *Przestępstwa w komunikacji drogowej*, Warszawa 1961.
- Buchała K., Zoll A., *Polskie prawo karne*, Warszawa 1995.
- Cieślak W., *Prawo karne. Zarys instytucji i naczelné zasady*, Warszawa 2010.
- Ćwiąkański Z., [w:] W. Wróbel, A. Zoll (red), *Kodeks karny. Część szczególna, t.2, Komentarz do art. 212-277d*, Warszawa 2017.
- Gardocki L., *Prawo karne*, Warszawa 1999.
- Gardocki L., *Prawo karne*, Warszawa 2013.
- Gardocki L., *Typowe zakłócenia funkcji zasady „nullum crimen sine lege”*, „*Studia Iuridica*” 1982, nr 10.
- Giezek J., *Narażenie na niebezpieczeństwo oraz jego znaczenie w konstrukcji czynu zabronionego*, „*Przegląd Prawa i Administracji*”, t. L, Wrocław 2002.
- Gruszecka D., komentarz do art. 44, [w:] *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, t. 5, J. Giezek (red.), Warszawa 2021.
- Hirsch H.J., *W kwestii aktualnego stanu dyskusji o pojęciu dobra prawnego*, „*Ruch Prawniczy Ekonomiczny i Socjologiczny*” 2002, nr 1, poz. 1.
- Jasiński J., *O nowy kształt systemu środków karnych*, PPK 1990, nr 1.
- Kochanowski J., *Przestępstwa i wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa 1991.
- Konarska-Wrzosek V., Lachowski J., *Instytucja przypadku w polskim prawie karnym*, Warszawa 2020.
- Królikowski M., Zawłocki R., *Prawo karne*, Warszawa 2015.
- Kulik M., [w:] M. Budyn-Kulik, P. Kozłowska-Kalisz, M. Kulik, M. Mozgawa, *Prawo karne. Część ogólna*, M. Mozgawa (red.), Kraków 2006.
- Lachowski J., Marek A., *Prawo karne. Zarys problematyki*, Warszawa 2016.

- Lackner K., Kühl K., *Strafgesetzbuch mit Erläuterungen*, Monachium 1999.
- Lernell L., *Rozważania o przestępstwie i karze na tle zagadnień współczesności*, Warszawa 1975.
- Lernell L., *Wykład prawa karnego*, Warszawa 1961.
- Łabuda G., *O kształcie norm charakteryzujących bezprawność i karalność przestępstw narażenia na niebezpieczeństwo*, „Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego”, t. 15, Wrocław 2004.
- Majewski J., *O niektórych wątpliwościach związanych z wykładnią przepisów dotyczących orzekania grzywny w nowym kodeksie karnym*, „Palestra” 1998, nr 3-4.
- Marek A., *Prawo karne*, Warszawa 2011.
- Melezini M., *System wymiaru grzywny w nowym Kodeksie karnym*, „Monitor Prawniczy” 1998, nr 3.
- Melezini M., *W sprawie reformy kary grzywny*, „Przegląd Prawa Karnego” 1993, nr 9.
- Pawlik R., *Pełnienie czynności związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu pojazdów mechanicznych w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 180 k.k.) – zagadnienia teoretyczne i praktyczne*, Kraków 2006 – rozprawa doktorska niepublikowana.
- Pawlik R., *Znamiona ilościowe w procesie kontrawencjonalizacji w kontekście zasady nullum crimen sine lege – wybrane zagadnienia*, „Studia Prawnicze. Rozprawy i Materiały” 2016, nr 2 (15).
- Pawlik R., *Liability for Intentional Crime as Consequence of Traffic Offenses – Comparative Considerations*, *Societas et iurisprudentia* 2020, Volume 8, Issue 3.
- Płońska A., *Charakter prawny instytucji przepadku po zmianach nowelizacyjnych wprowadzonych do Kodeksu karnego ustawą z dnia 20 lutego 2015 r.*, „Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego” 2015, t. 37.
- Pohl Ł., *Prawo karne. Wykład części ogólnej*, Warszawa 2015.
- Prawo karne materialne część ogólna i szczególna*, Warszawa 2006.
- Prawo karne*, A. Grześkowiak, K. Wiak (red.), Warszawa 2015.
- Raglewski J., [w:] *Kodeks karny. Część ogólna*, t. 1, cz. 1, W. Wróbel, A. Zoll (red.), 2016.
- Raglewski J., [w:] *Kary i inne środki reakcji prawnokarnej. System Prawa Karnego*, t. 6, M. Melezini (red.), Warszawa 2016.
- Raglewski J., *Glosa do uchwały SN z dnia 30 października 2008 r.*, *I KZP 20/08*, Lex/el. 2008.
- Rodzinkiewicz M., *Modelowanie pojęć w prawie karnym*, Kraków 1998.
- Siwek M., *Glosa do uchwały SN z dnia 30 października 2008 r.*, *I KZP 20/08*, PS 2009, nr 7-8.
- Spotowski A., *Funkcja niebezpieczeństwa w prawie karnym*, Warszawa 1990.
- Spotowski A., *Pomijalny zbieg przepisów ustawy i przestępstw*, Warszawa 1976.
- Stefański R.A., [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, R.A. Stefański (red.), Warszawa 2018.
- Stefański R.A., *Glosa do uchwały SN z dnia 30 października 2008 r.*, *I KZP 20/08*, „Prokuratura i Prawo” 2009, nr 3.
- Stefański R.A., *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji. Rozdział XX i XXI kodeksu karnego. Komentarz*, Warszawa 2000.
- Szczucki K., [w:] *Kodeks karny. Część ogólna*, M. Królikowski, R. Zawłocki (red.), Warszawa 2017.
- Szeleszczuk D., [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, A. Grześkowiak, K. Wiak (red.), Warszawa 2018.
- Świda W., *Prawo karne*, Warszawa 1989.
- Tarapata S., *Przedmiot czynności wykonawczej a przedmiot służący do popełnienia przestępstwa. Glosa do uchwały SN z dnia 30 października 2008 r.*, *I KZP 20/08*, CzPKiNP 2009, nr 3, s. 131-148;
- Tröndle H., Fischer T., *Strafgesetzbuch und Nebengesetze*, Monachium 2001, § 316, 315c.
- Wróbel W., *Środki karne w projekcie kodeksu karnego*, cz. 2, „Przegląd Sądowy” 1994, nr 7/8.
- Wróbel W., Zoll A., *Polskie prawo karne. Część ogólna*, Kraków 2010.
- Wróbel W., Zoll A., *Polskie prawo karne. Część ogólna*, Kraków 2013.
- Wróblewski B., *Przedmiot przestępstwa, zamachu i ochrony w prawie karnym*, Warszawa 1936.
- Zoll A., [w:] G. Bogdan, Z. Cwiąkowski, P. Kardas, J. Majewski, J. Raglewski, M. Szewczyk, W. Wróbel, A. Zoll, *Prawo karne. Część ogólna*, t. I, Warszawa 2007.

Źródła prawa

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. z 2021 r. poz. 450, ze zm.
Ustawa z dnia 20 lutego 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, Dz. U. z 2015 poz. 396.
Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny, Dz. U. Nr 88, poz. 553.
Rządowy projektu nowelizacji z 20 lutego 2015 r., Sejm VII kadencji, druk sejmowy nr 2393.

Orzecznictwo

Wyrok Sądu Najwyższego z 12.05.2009 r., IV KK 110/09, Lex nr 507953.
Wyrok Sądu Najwyższego z 14.07.2010 r., V KK 126/10, Lex nr 590297.
Wyrok Sądu Najwyższego z 15.04.2015 r., III KK 82/15, „Prokuratura i Prawo” – wkł. 2015, nr 7-8, poz. 1.
Wyrok Sądu Najwyższego z 3.10.2019 r., II KK 91/19, Lex nr 3042305.
Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z 14.01.2021 r., C-393/19, www.eur-lex.europa.eu.
Uchwała siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 30.10.2008 r., w sprawie I KZP 20/08, OSNKW 2008, z. 11, poz. 88.
Uchwała Sądu Najwyższego z 15.09.1961 r., VI KO 3/59, OSN 1962, nr 1, poz. 1.
Postanowienie SN z 11.04.1957 r., VI KO 192/56, „Nowe Prawo” 1957, nr 7-8.

Źródła internetowe

Chrzanowski P., Fabiszewska-Solares J., Śniegocki A., Zawieska J., *Wsteczny bieg. Społeczno-gospodarcze skutki importu używanych samochodów do Polski*, Warszawa 2021, <https://wise-europa.eu/wp-content/uploads/2021/09/WSTECZNY-BIEG.-Spo%C5%82eczno-gospodarcze-skutki-importu-u%C5%BCywanych-samochod%C3%B3w-do-Polski.pdf> (dostęp: 14.12.2021 r.).
Folketinget skærper indsats mod vanvidskørsel – kan konfiskere biler fra uskyldige, <https://www.focusadvokater.dk/nyheder/folketinget-skaerper-indsats-mod-vanvidskoersel-kan-konfiskere-biler-fra-uskyldige/>, (dostęp: 23.05.2021 r.).
https://bip.brpo.gov.pl/sites/default/files/2021-10/Do_MS_Kodeks_karny_opinia_30.09.2021.pdf.
<https://danskelove.dk/f%C3%A6rdselsloven> (dostęp: 23.05.2021 r.).
<https://m.facebook.com/politi/posts/3519642491473844> (dostęp: 14.12.2021 r.).
<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2021/534> (dostęp: 23.05.2021 r.).
Projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, UD281, <https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12351306/katalog/12815606#12815606> (dostęp: 14.12.2021 r.).
Zagrodnik J., *Opinia w sprawie projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw z dnia 16 września 2021 r.*, <http://obsil.kirp.pl/wp-content/uploads/2021/10/21.10.01-Opinia-OBSiL-KK.pdf> (dostęp: 14.12.2021 r.).

Forfeiture of the motor vehicle. Gloss to the judgment of the Supreme Court of October 3, 2019, II KK 91/19

SUMMARY

The commented judgment concerns a problem that appeared in the practice of the judiciary some time ago and, as it might seem, has already found its solution in

the resolution of the Supreme Court (7 judges) of October 30, 2008 (I KZP 20/08), in which it was recognized, that the motor vehicle is the object of an action of the offense specified in art. 178a § 1 of the Criminal Code, so it does not belong to the category of items that are used or intended, within the meaning of Art. 44 § 2 of the Criminal Code, to commit this crime. This view was also shared in later judgments of the Supreme Court. The above-mentioned judgement was widely commented, a number of arguments of a different nature were raised, supporting both the acceptance of the thesis represented by the Supreme Court and opposing the view expressed in it. In this gloss, an attempt was made to discuss the judgment of the Supreme Court of October 3, 2019, in the case II KK 91/19, in which the Supreme Court shared the view expressed in the above – mentioned judgement in the case I KZP 20/08 from the perspective of the current and proposed legal status, doctrine views, and also taking into account the issues of comparative law.

Key words: forfeiture of the vehicle, features of the prohibited act, object of the criminal action, criminal law