

<http://dx.doi.org/10.16926/gea.2025.02.01.09>

dr Katarzyna DOROSZEWSKA-CHYROWICZ

Uniwersytet Jana Długosza w Częstochowie

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3214-2535>

e-mail: k.doroszevska-chyrowicz@ujd.edu.pl

Kryminalizacja tzw. zabójstwa drogowego. Uwagi na tle projektu poselskiego z 30 października 2024 r.¹

Streszczenie

Artykuł prezentuje ocenę koncepcji kryminalizacji tzw. zabójstwa drogowego. Koncepcja ta stała się przedmiotem dyskusji wśród przedstawicieli mediów, polityki oraz doktryny prawa karnego. Niejako w efekcie tej dyskusji w październiku 2024 roku został złożony jeden projekt poselski wprowadzający nowy typ czynu zabronionego w postaci zabójstwa drogowego, a złożenie kolejnego projektu zostało zapowiedziane na pierwszą połowę 2025 roku. Przedmiotem artykułu jest ocena racjonalności kryminalizacji typu czynu z punktu widzenia teorii kryminalizacji według L. Gardockiego oraz ocena zgodności kryminalizacji z konstytucyjną zasadą proporcjonalności. Dodatkowo przeanalizowany zostanie potencjalny wpływ proponowanej kryminalizacji na liczbę wypadków drogowych oraz liczbę ofiar śmiertelnych wypadków zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego.

Słowa kluczowe: zabójstwo drogowe, kryminalizacja, racjonalność ustawodawcy, prawo karne.

Wprowadzenie

W ciągu ostatnich lat w dyskusji publicznej cyklicznie wraca temat wypadków samochodowych. W szczególności nagłaśniane były wypadki ze skutkiem śmiertelnym spowodowane przez kierowców prowadzących samochody z prędkością kilkukrotnie przewyższającą obowiązujące ograniczenia. Społeczny odbiór doniesień o wypadkach i publiczna dyskusja dotycząca sprawców i okoliczności wypadków pokazuje, że temat bezpieczeństwa na drogach jest niezwykle istotny i aktualny.

¹ Artykuł został ukończony na przełomie lutego i marca 2025.

W odpowiedzi na to zainteresowanie politycy prześcigają się w propozycjach zmian legislacyjnych, które w ich mniemaniu mają ukrócić nieodpowiednie zachowanie kierowców na drogach i umożliwić wymierzanie sprawiedliwości sprawcom wypadków. Projekt złożony 30 października 2024 roku zakłada wprowadzenie do kodeksu karnego nowego typu czynu zabronionego tzw. zabójstwa drogowego. W niniejszym artykule zostaną przeanalizowane główne założenia proponowanej kryminalizacji pod kątem zgodności z zasadami kryminalizacji i dobrej legislacji.

1. Medialne wypadki

Propozycja została złożona w ramach reakcji na dwa wypadki drogowe ze skutkiem śmiertelnym, które były szeroko omawiane w mediach. Jeden z głośniejszych wypadków wydarzył się 15 września 2024 roku w Warszawie². Sprawca wypadku i inny pojazd poruszały się ze znaczną prędkością i być może osoby uczestniczące w zdarzeniu brały udział w nielegalnym wyścigu samochodowym³. Samochód sprawcy trafił w prawidłowo poruszający się pojazd, którym podróżowała czteroosobowa rodzina. Kierowca pojazdu zginął na miejscu, a pasażerowie w stanie ciężkim trafili do szpitala. Zgodnie z późniejszymi ustaleniami sprawca poruszał się z prędkością ok. 205–220 km/h, na drodze brak jest śladów hamowania, a kierowca (oraz jego pasażerowie) był pod wpływem alkoholu⁴. Wypadek ten wstrząsnął opinią publiczną ze względu na dysproporcję zachowania sprawcy i ofiar oraz całkowity brak poważania reguł ruchu drogowego przez sprawcę. W efekcie rozgorzała dyskusja dotycząca efektywności karania sprawców wypadków drogowych. Nie bez znaczenia jest też fakt, że sprawca wypadku kierował pojazdem mimo tego, że wobec niego kilkakrotnie orzekano karę ograniczenia wolności i dwukrotnie karę pozbawienia wolności. Fakt, że sprawca nadal przebywał na wolności i mógł doprowadzić do wypadku, był krytykowany w mediach jako nieudolność sądownictwa polskiego⁵.

² T. Patora, *Mówił, że zabił człowieka. On już wiedział*, TVN24, <https://tvn24.pl/tvnwarszawa/ulice/warszawa-wypadek-na-trasie-lazienkowskiej-material-uwagi-tvn-kim-jest-lukasz-z-st8103584>, 23 września 2024 r. [pobrano dn.: 3.02.2025].

³ Ibidem.

⁴ Łukasz Ż. *pędził ponad 220 km na godzinę. Nowe ustalenia prokuratury*, TVP Info, <https://www.tvp.info/83498036/lukasz-z-wypadek-na-trasie-lazienkowskiej-tuz-przed-uderzeniem-jechal-ponad-200-km-na-godzine> [pobrano dn.: 3.02.2025].

⁵ J. Ojczyk, *Jak Łukasz Ż. mógł prowadzić mimo pięciu zakazów? Tak działają sądy*, „Business Insider”, <https://businessinsider.com.pl/prawo/tragedia-na-trasie-lazienkowskiej-dlaczego-recydywista-wciaz-za-kierownica/1e341n1>, 20 września 2024 r. [pobrano dn.: 3.02.2025].; K. Ziółkowska, J. Kunert, *Ile wart jest zakaz prowadzenia pojazdów? Łukasz Ż. poszedł siedzieć po trzecim wyroku*, TVN24, <https://tvn24.pl/premium/sadowy-zakaz-prowadzenia-pojazdow-co-zrobic-zeby-nie-byl-lamany-jak-w-przypadku-lukasza-z-st8115330>, 18 października 2024 r. [pobrano dn.: 3.02.2025].

Drugą sprawą, która szerokim echem odbiła się w dyskusji publicznej, był wypadek z 16 września 2023 roku, kiedy to na autostradzie A1 zginęła trzyosobowa rodzina. Sprawca wypadku, według rekonstrukcji, jechał z prędkością około 315 km/h na odcinku, na którym dozwolona prędkość wynosiła 120 km/h⁶. Sprawca już kilka godzin po wypadku zbiegł za granicę i wciąż nie trafił przed polski wymiar sprawiedliwości⁷. W tej sprawie wskazywano wiele uchybień organów państwa⁸. W sprawę zaangażował się Minister Sprawiedliwości, osobiście informując opinię publiczną o postępach w sprawie⁹.

Nie są to oczywiście pierwsze wypadki tego typu w Polsce, jednak od pewnego czasu takie wydarzenia mocniej oddziałują na społeczeństwo i budzą silniejsze emocje. Niejako „na fali” tego zainteresowania komentowane są także inne wypadki ze skutkiem śmiertelnym¹⁰. Może to świadczyć o tym, że społeczeństwo polskie w mniejszym stopniu niż jeszcze kilka lat temu toleruje agresywne zachowania na drodze i oczekuje większego bezpieczeństwa na drogach, co może w praktyce doprowadzić do zmniejszenia liczby wypadków drogowych, jeśli społeczeństwo zmieni swoje nastawienie do przestrzegania zasad ruchu drogowego.

Na razie jednak wydaje się, że oczekiwania społeczne dotyczą nie tyle zmian zachowań wszystkich kierowców i zmniejszenia tolerancji na przekroczenia prędkości czy nieprzestrzeganie pierwszeństwa na drodze, ile karalności zachowań prowadzących do wypadków śmiertelnych, a przynajmniej taką narrację przyjmują media i politycy¹¹.

⁶ J. Bezpiecznie, *WYPADKI DROGOWE | Analiza wypadku na A1 – Sebastian M. jechał z prędkością 315 km/h? | Jedź Bezpiecznie*, portal motoryzacyjny Jedź bezpiecznie, <https://jedz-bezpiecznie.pl/analiza-wypadku-na-a1-sebastian-m-jechal-z-predkoscia-315-km-h-20231009> [pobrano dn.: 3.02.2025].

⁷ *Prokuratura: Sebastian M. prawdopodobnie zakwestionuje decyzję o dopuszczalności ekstradycji*, Polska Agencja Prasowa SA, <https://www.pap.pl/aktualnosci/prokuratura-sebastian-m-prawdopodobnie-zakwestionuje-decyzje-o-dopuszczalnosci>, 11 stycznia 2025 r. [pobrano dn.: 3.02.2025].

⁸ I. Kacprzak, G. Zawadka, *Tragedia na A1. Śledztwo ws. Sebastiana M. do poprawki* [na:] „Rzeczpospolita”, <https://www.rp.pl/przestepczosc/art41175671-tragedia-na-a1-sledztwo-ws-sebastiana-m-do-poprawki>, 24 września 2024 r., [pobrano dn.: 3.02.2025].

⁹ *Adam Bodnar ogłasza dobrą wiadomość. Chodzi o Sebastiana M. i wypadek na A1*, „Business Insider Polska”, <https://businessinsider.com.pl/wiadomosci/adam-bodnar-oglasza-dobra-wiadomosc-chodzi-o-sebastiana-m-i-wypadek-na-a1/pne2lgl>, 10 stycznia 2025 r. [pobrano dn.: 3.02.2025].

¹⁰ Przykładowo M. Adamski, *Śmiertelnie potrącił 14-latkę na Woli. Jest decyzja sądu ws. aresztu dla kierowcy*, „Rzeczpospolita”, <https://www.rp.pl/prawo-karne/art41650231-smiertelnie-potrutil-14-latka-na-woli-jest-decyzja-sadu-ws-aresztu-dla-kierowcy>, 7 stycznia 2025 r., [pobrano dn.: 8.02.2025].

¹¹ M. Gzyl, *„Zabójstwo drogowe” w Kodeksie Karnym. Krzysztof Kwiatkowski przygotowuje nowe przepisy*, checkPRESS.pl, <https://checkpress.pl/artikul/zabojstwo-drogowe-w-n1292163>, 27 września 2024 r., [pobrano dn.: 2.03.2025]; M. Wandas, *Politycy znów mówią o „zabójstwie drogowym” w polskim prawie. Ale to jedynie gra na emocjach*, <https://oko.press/zabojstwo-drogowe-myrycha>, [pobrano dn.: 2.03.2025].

2. O przyczynach wypadków drogowych

Zmiany w prawie, zwłaszcza w prawie karnym, powinny być dokonywane z rozważą i ostrożnością, by odpowiadać na pewne potrzeby społeczne. Zatem w przypadku proponowanych zmian w ustawie należy zastanowić się, w jaki sposób te zmiany wpłyną na rzeczywistość i czy są przydatne w kontekście osiągnięcia celu¹².

W pierwszej kolejności należy wskazać, że nie ma aktualnie publicznie dostępnych danych pozwalających stwierdzić, jaka jest skala wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym, które po wejściu w życie poselskiej propozycji zostałyby uznane za „zabójstwa drogowe”, ani jaka jest skala prowadzenia pojazdu bez posiadania uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień do kierowania pojazdem. Nie wiadomo zatem, czy jest to realny problem, czy też jedynie kreacja medialna związana z nagłośnieniem drastycznych wypadków opisanych wyżej.

Zgodnie ze statystykami upublicznionymi przez Główny Urząd Statystyczny, liczba wypadków w Polsce ogółem spada sukcesywnie, w tym liczba wypadków śmiertelnych. Liczba wypadków drogowych ogółem w roku 2023 stanowi 58% liczby wypadków z roku 2014. Największa zmiana nastąpiła w 2020 roku. Przyczyn tego zjawiska może być wiele, a określanie ich wykracza poza ramy niniejszego opracowania¹³. Istotne jest natomiast, że zdecydowana większość wypadków jest spowodowana zachowaniem osób kierujących pojazdami.

Tab. 1 Liczba wypadków ogółem, podgrupa P1754 id 7849

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
34 970	32 967	33 664	32 760	31 674	30 288	23 540	22 816	21 322	20 936

<https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/tablica> pobrano dn.: 8.02.2025

Tab. 2. Liczba wypadków z winy kierujących pojazdami – ogółem, podgrupa P3909 id 1609960

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
28716	27307	29081	28359	27507	26534	20999	20623	19391	19058

<https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/tablica> pobrano dn.: 8.02.2025

Ze statystyk udostępnianych przez Główny Urząd Statystyczny można wyчитать również dane dotyczące skutków wypadków oraz głównych przyczyn

¹² L. Gardocki, *Zagadnienia teorii kryminalizacji*, Warszawa 1990, s. 53.

¹³ Zbiegło się to w czasie m.in. ze zmianą pierwszeństwa na przejściach dla pieszych w 2021 roku oraz z pandemią SARS-CoV-II w 2020 roku, co wpłynęło na zachowania ludzi oraz ich podejście do transportu ogółem.

wypadków drogowych. Z ciekawszych informacji można wspomnieć o tym, że odsetek liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych od 2014 roku wynosi około 9% w stosunku do liczby wypadków ogółem i nie zmienia się drastycznie.

Tab. 3. Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, podgrupa P1754 id 7850

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
3 202	2938	3026	2831	2862	2909	2491	2245	1896	1893

<https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/tablica> pobrano dn.: 8.02.2025

Interesujące z punktu widzenia niniejszego opracowania są statystyki dotyczące głównych przyczyn wypadków drogowych. Wypadki, w których za przyczynę uznano niedostosowanie prędkości do warunków panujących na drodze w 2023 roku, stanowiły około 20% wypadków, a inne ważne przyczyny wypadków według danych GUS to nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych i niezachowanie pierwszeństwa przejazdu¹⁴.

Tab. 4. Liczba wypadków z winy kierujących pojazdami – niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, podgrupa P3909 id 1609961

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
7489	6807	7195	6837	6219	6268	5516	5254	4473	4216

<https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/tablica> pobrano dn.: 8.02.2025

Tab. 5. Liczba wypadków z winy kierujących pojazdami – nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu, podgrupa P3909 id 1609962

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
7710	7235	7420	7416	7491	7252	5708	5566	4530	4576

<https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/tablica> pobrano dn.: 8.02.2025¹⁵

Często w społecznym postrzeganiu w wypadkach drogowych najczęściej biorą udział osoby pozostające pod wpływem alkoholu lub substancji odurzających. Tymczasem zgodnie ze statystykami GUS w ciągu ostatnich 10 lat odsetek wypadków, w których uczestniczyli nietrzeźwi kierowcy, to 5–6%.

¹⁴ Dane Głównego Urzędu Statystycznego <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/tablica> [pobrano dn.: 8.02.2025].

¹⁵ Dane Głównego Urzędu Statystycznego <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/tablica> [pobrano dn.: 8.02.2025].

Tab. 6. Liczba wypadków z udziałem nietrzeźwych kierujących pojazdami, podgrupa P3911 id 1609978

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
1838	1575	1686	1603	1592	1655	1656	1602	1415	1331

<https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/tablica> pobrano dn.: 8.02.2025

3. Propozycje zmian w prawie karnym

W toku dyskusji publicznej podnoszone są różne propozycje dotyczące potencjalnego karania sprawców największych wypadków drogowych. Często pojawiającą się w mediach propozycją jest¹⁶ nowelizacja prawa karnego polegająca na dodaniu nowego typu czynu zabronionego, tzw. zabójstwa drogowego, co w opinii niektórych umożliwiłoby karanie sprawców wypadków jak za zabójstwo. Tymczasem część karnistów postuluje, by sprawców wypadków ze skutkiem śmiertelnym w określonych sytuacjach karać za zabójstwo dokonane w zamiarze ewentualnym¹⁷. Nieco inną propozycją jest kryminalizacja wyścigów samochodowych, podobnie jak ma to miejsce w Niemczech.

Propozycje dotyczące wypadków drogowych to między innymi projekt zgłoszony przez posłów 30 października 2024 roku, projekt został omówiony na posiedzeniu Sejmu 21 lutego 2025 r., głosowanie nad projektem zostało najpierw przesunięte, a 6 marca projekt został odrzucony przez Sejm¹⁸. Projekt ten przewiduje dodanie art. 173a do kodeksu karnego w brzmieniu:

„Art. 173a. Kto prowadząc pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, nie licząc się ze skutkami swojego czynu powoduje śmierć człowieka:

1. będąc w stanie nietrzeźwości lub
 2. będąc pod wpływem środka odurzającego lub
 3. w wyniku prowadzenia pojazdu bez posiadania uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień do kierowania pojazdem
- podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 12 albo karze

dożywotniego pozbawienia wolności.”

¹⁶ K. Sobczak, *Bat na piratów – zabójstwo drogowe lub nowa definicja zamiaru ewentualnego*, Prawo.pl, <https://www.prawo.pl/prawnicy-sady/zabojstwo-drogowe-jakie-zmiany-w-przepisach,529421.html>, 12 października 2024 r. [pobrano dn.: 24.02.2025].

¹⁷ E. Dzielińska, K. Proć, *Wypadek drogowy ze skutkiem śmiertelnym czy zabójstwo w zamiarze ewentualnym – kwalifikacja prawna najpoważniejszych zdarzeń drogowych*, „Prokuratura i Prawo” nr 4 (2022), s. 149, 154; M. Małecki, *Zabójstwo drogowe? Szokująca brawura może oznaczać godzenie się na śmierć*, Dogmaty Karnisty, <https://www.dogmatykarnisty.pl/2024/10/zabojstwo-drogowe-szokujaca-brawura/>, 8 października 2024 r., [pobrano dn.: 24.02.2025].

¹⁸ Druk nr 830 – Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, <https://www.sejm.gov.pl/sejm10.nsf/Przebieg-Proc.xsp?id=34C35FEB8212377DC1258BDA0039B775>, [pobrano dn.: 7.11.2025].

W uzasadnieniu do projektu wprost odwołano się do wypadku z dnia 15 września 2024 roku oraz wypadku z 16 września 2023 roku, a autorzy projektu przyznali, że głównym powodem kryminalizacji jest społeczny odbiór wspomnianych wypadków¹⁹.

Projekt ten został skomentowany przez Krakowski Instytut Prawa Karnego. Autorzy opinii słusznie zwracają uwagę na niską jakość zapisu propozycji, która posługuje się terminami odmiennymi od przyjętych w prawie karnym, a na dodatek propozycja w pewnym zakresie powtarza istniejące rozwiązania²⁰. Możliwe jest bowiem skazanie sprawcy wypadku za zabójstwo w zamiarze ewentualnym²¹.

Nie tylko posłowie PiS proponują rozwiązania kryminalizujące tzw. zabójstwo drogowe. Również obecny rząd zapowiedział złożenie propozycji w tym zakresie. Zgodnie z zapowiedzią Ministra Sprawiedliwości Adama Bodnara „Przepisy wyszczególnią okoliczności wypadków związane z rażącym przekroczeniem prędkości czy prowadzenia pojazdów z zakazem”²². Pierwsze oficjalne informacje na temat projektu ukazały się w styczniu 2025²³, w lipcu 2025 roku projekt został złożony w Sejmie z nr 1451, a w listopadzie odbyło się drugie czytanie projektu²⁴.

Proponowane dotąd przez polityków rozwiązania nie odnoszą się bezpośrednio do przyczyn wypadków drogowych, lecz stanowią reakcję na nastroje społeczne²⁵. Z punktu widzenia polityki karnej jest to działanie niepożądane, jako przejaw populizmu penalnego. W tym przypadku istniejące nastroje społeczne wskazują na oczekiwanie społeczeństwa dotyczące surowszego karania sprawców wypadków. Tworzący prawo mogą zatem ulec oczekiwaniom

¹⁹ Druk nr 830, uzasadnienie projektu s. 1.

²⁰ M. Małecki i in., *Zabójstwo drogowe. Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny z 30.10.2024 r. SH-020-263/24, Sejm X kadencji. Ekspertyza*, Krakowski Instytut Prawa Karnego, 2024, s. 2–3.

²¹ E. Dzielińska, K. Proć, op. cit., s. 149.

²² J. Skoumal, *Zabójstwo drogowe w kodeksie coraz bliżej. Rząd planuje też prawa jazdy dla 17-latków*, „Rzeczpospolita”, <https://www.rp.pl/prawo-karne/art41651541-zabojstwo-drogowe-prawo-jazdy-dla-17-latkow-i-limity-dla-nowych-kierowcow-jest-projekt>, 7 stycznia 2025 r. [pobrano dn.: 3.02.2025].

²³ *Stop bandytom drogowym – projekt Ministerstwa Sprawiedliwości już gotowy – Ministerstwo Sprawiedliwości* – Portal Gov.pl, <https://www.gov.pl/web/sprawiedliwosc/stop-bandytom-drogowym--projekt-ministerstwa-sprawiedliwosci-juz-gotowy>, [pobrano dn.: 2.03.2025].

²⁴ Druk nr 1451 Rządowy projekt ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego Przebieg procesu legislacyjnego, <https://www.sejm.gov.pl/sejm10.nsf/PrzebiegProc.xsp?id=CBFA7D005699E7D6C1258CC10028506E>, [pobrano dn.: 7.11.2025]. Projekt obejmuje m.in. karalność organizowania i uczestniczenia w wyścigach samochodowych, przez co być może lepiej odpowiada na potrzeby społeczeństwa niż projekt opisywany w niniejszym artykule. Jednakże analiza nowego projektu przekracza ramy niniejszego opracowania.

²⁵ O oczekiwaniach podwyższenia kar piszą E. Dzielińska, K. Proć, op. cit., s. 129. Druk nr 830, uzasadnienie projektu s. 1.

społecznym i zaproponować rozwiązanie oparte na populizmie. Z drugiej strony, państwo powinno podejmować działania w celu zapobiegania śmiertelnym wypadkom drogowym.

4. Ocena projektu poselskiego z punktu widzenia celowości kryminalizacji

Proponowane zmiany w prawie karnym dotyczą wprowadzenia nowego typu czynu zabronionego lub zaostrzenia karalności w odniesieniu do już istniejącego typu, czyli kryminalizacji czynu²⁶. Wszelkie nowelizacje prawa karnego zaostrzające odpowiedzialność powinny spełniać określone kryteria, by mogły być uznane za spełniające zasady gwarancyjne oraz zgodne z podstawowymi zasadami tworzenia prawa. W odniesieniu do kryminalizacji już wielu autorów wypowiadało się na temat minimalnych warunków, jakie powinna spełniać nowelizacja, by mogła zostać uznana za racjonalną, prawidłową i nienaruszającą podstawowych zasad²⁷.

W pierwszej kolejności zwraca się uwagę na powody kryminalizacji. Zgodnie z koncepcją L. Gardockiego racjonalna kryminalizacja ma spełniać określone cele, przykładowo ochronę dobra prawnego czy umacnianie postaw moralnych²⁸. Może wynikać z ocen społecznych lub dopiero je kształtować²⁹. Drugim typem kryminalizacji wyróżnionym przez L. Gardockiego jest kryminalizacja zwana nieracjonalną, czyli kryminalizacja nieprowadząca do osiągnięcia określonego celu. L. Gardocki nazywa taką kryminalizację „emocjonalną” i zwraca uwagę, że prawodawca kryminalizuje zachowania, ponieważ został popełniony czyn oceniany negatywnie i wywołujący negatywne emocje, a nie po to, by osiągnąć cel³⁰. Również inni autorzy zwracają uwagę, że kryminalizacja wynikająca jedynie z nastrojów społecznych jest uznawana za kryminalizację nieracjonalną bądź emocjonalną³¹.

Kryminalizacja, jako ingerencja ustawodawcy w prawa jednostki, musi również być zgodna z zasadą proporcjonalności *sensu largo*³². Jak wynika z wieloletniej

²⁶ L. Gardocki, op. cit., s. 7–8; J. Kulesza, *Problemy teorii kryminalizacji*, Łódź 2017, s. 17.

²⁷ L. Gardocki, op. cit., s. 53–54; P. Góralski, *O zagadnieniu racjonalnej kryminalizacji i penalizacji pedofilii w polskim prawie karnym*, „Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego” 2011, t. 27, s. 44–46; R. Zawłocki, *Pojęcie i funkcje społecznej szkodliwości czynu w prawie karnym*, Warszawa 2007, s. 107; A. Zoll, *Potrzeba racjonalności w reformowaniu prawa karnego* [w:] J. Jędrak, L. Sobolczyk (red.), *Teoretyczne i praktyczne problemy współczesnego prawa karnego. Materiały z konferencji naukowej Lublin 26–27 września 2011 roku*, Lublin 2011, s. 30.

²⁸ L. Gardocki, op. cit., s. 54, 57.

²⁹ J. Kulesza, op. cit., s. 21; A. Zoll, op. cit., s. 31.

³⁰ L. Gardocki, op. cit., s. 77.

³¹ J. Kulesza, op. cit., s. 28–29.

³² Ibidem, s. 25.

praktyki Trybunału Konstytucyjnego, by regulacja została uznana za proporcjonalną, musi być konieczna, przydatna oraz proporcjonalna w ścisłym sensie³³.

Zgodnie z tymi zasadami należałoby ocenić propozycje wprowadzenia do polskiego prawa karnego tzw. zabójstwa drogowego. Ponieważ do tej pory tylko jeden projekt został upubliczniony, z konieczności to on będzie stanowił przedmiot oceny. Dziś jeszcze nie wiadomo, na jakich założeniach będzie opierał się projekt rządowy (jeżeli taki zostanie złożony).

W pierwszej kolejności należy rozważyć cel wprowadzenia kryminalizacji³⁴. Zgodnie z projektem, impulsem do wprowadzenia zmian dla projektodawców jest opinia społeczna, krytyczna wobec sprawców drastycznych wypadków drogowych oraz potrzeba surowszego karania sprawców. Wskazuje to na skupienie twórców na oczekiwaniach społecznych dotyczących surowości kar, co może wskazywać na populistyczne powody kryminalizacji.

Jak wskazuje się w doktrynie, kryminalizacja oparta na nastrojach społecznych może stanowić tzw. kryminalizację emocjonalną. Jak wskazuje J. Kulesza „Nie da się jednak ukryć, że w przypadku licznych przykładów kryminalizacji na przestrzeni choćby ostatniego dziesięciolecia wyjściowa teza o emocjonalnym charakterze kryminalizacji nie daje się podważyć, zwłaszcza, jeśli w samym uzasadnieniu projektu odwołuje się wprost lub pośrednio do nośnych medialnie przykładów”³⁵. Kryminalizacja emocjonalna według J. Kuleszy może być uznana za racjonalną, jeśli spełnia ona konstytucyjne wymogi proporcjonalności, z kolei L. Gardocki uznaje taką kryminalizację za nieracjonalną³⁶. Podział L. Gardockiego odnosi się w większej mierze do powodów kryminalizacji, podczas gdy J. Kulesza racjonalność uznaje za cechę całości regulacji³⁷. W odniesieniu do omawianego projektu należy wskazać, że jest to przykład kryminalizacji emocjonalnej, wynikającej z reakcji społeczeństwa na konkretne medialne przypadki. Sprawdzenia wymaga jeszcze zgodność projektu z zasadą proporcjonalności.

Już pierwszy wymóg zgodności z zasadą proporcjonalności – konieczność – budzi wątpliwości w zestawieniu z propozycją kryminalizacji tzw. zabójstwa drogowego. Zgodnie ze stanowiskiem Trybunału Konstytucyjnego rozwiązanie prawne jest konieczne, jeśli nie można osiągnąć celu innymi środkami prawnymi³⁸. Tymczasem, jak wskazywano już w doktrynie, nie ma potrzeby ustanowienia nowego typu czynu zabronionego w celu karania sprawcy wypadku za zabójstwo, ponieważ możliwe jest skazanie sprawcy wypadku za spowodowanie

³³ Wyrok z 11 kwietnia 2000 r., sygn. K 15/98, OTK ZU nr 3/2000, poz. 86

³⁴ A. Zoll, op. cit., s. 30.

³⁵ J. Kulesza, op. cit., s. 28–29.

³⁶ L. Gardocki, op. cit., s. 76–77; J. Kulesza, op. cit., s. 28.

³⁷ L. Gardocki, op. cit., s. 53–54; J. Kulesza, op. cit., s. 25, 29.

³⁸ Orzeczenie TK z 31 stycznia 1996 r., K 9/95, OTK 1996, nr 1, poz. 2.; Wyrok TK z 12 stycznia 1999 r., P 2/98, OTK 1999, nr 1, poz. 2.

zabójstwa w zamiarze ewentualnym³⁹. Takie wyroki zostały już wydane w praktyce⁴⁰, a domniemany w mediach problem z działalnością sądów w tej kwestii nie dotyczy kształtu regulacji, a być może interpretacji prawa przez poszczególne organy.

W dalszej kolejności należy rozważyć przydatność rozwiązania, czyli realny wpływ regulacji na problem⁴¹. W tej kwestii można zauważyć, że wprowadzenie nowej regulacji mogłoby wpłynąć na zachowania kierowców pojazdów. Jednakże równie prawdopodobne jest, że każdy potencjalny sprawca, nawet zdając sobie sprawę z istnienia regulacji, nie zmieni swojego zachowania, mając nadzieję na brak tragicznych skutków swojego zachowania czy nawet na uniknięcie odpowiedzialności karnej. Zwiększenie zagrożenia ustawowego, do czego w istocie sprowadza się projekt kryminalizacji tzw. zabójstwa drogowego, może nie być skutecznym narzędziem walki z piratami drogowymi.

Ocena proporcjonalności *sensu stricto* proponowanego rozwiązania dotyczy przede wszystkim oceny zakładanej karalności czynu. Zgodnie z projektem sprawca czynu określonego w nowym art. 173a k.k. podlegałby karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy niż 12 lat, podczas gdy sprawca zabójstwa, kwalifikowanego jako przekroczenie art. 148 par. 1 k.k. podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy niż 10 lat, czyli karze łagodniejszej. Jak słusznie zauważono już w opinii KIPK jest to wyraz niespójności aksjologicznej.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że zaproponowana kryminalizacja tzw. zabójstwa drogowego byłaby kryminalizacją emocjonalną, opartą jedynie na ocenie społecznej medialnych przypadków. Projekt zaproponowany w październiku 2024 roku nie spełnia wymogów zasady proporcjonalności określonych w art. 31 ust. 3 Konstytucji i opracowanych przez Trybunał Konstytucyjny.

5. Inne możliwe rozwiązania

Jeżeli uznać, że niekaralność spowodowania wypadków ze skutkiem śmiertelnym lub jazdy bez wymaganych dokumentów czy wbrew zakazowi prowadzenia pojazdów mechanicznych jest dużym problemem społecznym w Polsce, do organów władzy należy zadanie zapobiegania tym problemom. Rozwiązanie musiałoby być przy tym odpowiednie do problemu i spełniać zasady dobrej legislacji. Poza omówioną już propozycją dodania nowego typu czynu zabronionego (co, jak wynika z powyższej analizy, byłoby kryminalizacją nieracjonalną i niespełniającą wymogów) wśród możliwych rozwiązań pozostają działania

³⁹ E. Dzielińska, K. Proć, op. cit., s. 154.

⁴⁰ Wyrok SA we Wrocławiu z 19 grudnia 2017 r., II Aka 281/17, OSAW 2018, nr 1, poz. 372.

⁴¹ Wyrok TK z 12 stycznia 1999 r., P 2/98, OTK 1999, nr 1, poz. 2.

pozaprawne, jak edukacja w celu zwiększania świadomości społeczeństwa, czy działania z zakresu prawa administracyjnego. Jeżeli ustawodawca zdecydowałby się na zastosowanie instrumentów prawa karnego wobec sytuacji takich, jak przytoczone wcześniej medialne wypadki, prawodawca może dodać do kodeksu karnego typ wzorowany na ustawodawstwach zagranicznych. Wskazuje się, że tzw. zabójstwo drogowe jest kryminalizowane we Włoszech i w Niemczech⁴². Wzorując się na tych regulacjach, ustawodawca mógłby dodać do kodeksu karnego typ kwalifikowany zabójstwa lub typ kryminalizujący udział w nielegalnych wyścigach ulicznych.

Niemieckie rozwiązanie wydaje się odpowiadać na rzeczywiste przyczyny głośniejszych wypadków samochodowych. Jak wskazuje B. Jóźefiak w swoim raporcie, nielegalne wyścigi samochodowe ulicami miast są rosnącym problemem⁴³. W niemieckim kodeksie karnym dodano § 315d kryminalizujący organizację i udział w nielegalnych wyścigach, ale także lekkomyślną jazdę z prędkością kilkukrotnie przewyższającą dopuszczalną w danym miejscu⁴⁴. Oczywiście wprowadzenie takiego rozwiązania na grunt polski wymagałoby gruntownych badań prawnoporównawczych oraz analizy potencjalnych skutków, jednak taka regulacja wydaje się lepiej odpowiadać na społeczną potrzebę kryminalizacji lekkomyślnych zachowań na drogach, przy zachowaniu zasad prawidłowej legislacji. W rozwiązaniu niemieckim karalny jest sam udział w wyścigach, co oznacza, że do stwierdzenia zaistnienia czynu nie jest wymagany skutek w postaci wypadku samochodowego.

Jeśli prawodawca chciałby ukrócić zachowania polegające na znacznym przekraczaniu prędkości w terenie zabudowanym, może wykorzystać do tego istniejące instrumenty prawne, w tym możliwość orzeczenia przepadku pojazdu w przypadku drastycznego przekroczenia dopuszczalnej prędkości (obecnie jest to możliwe, tylko jeśli sprawca pozostaje pod wpływem alkoholu lub innych substancji odurzających) lub uznaniu uczestniczenia w nielegalnych wyścigach za okoliczność obciążającą. Nie ma przy tym potrzeby odrębnego ukształtowania karalności spowodowania wypadku przez osobę będącą pod wpływem alkoholu lub innych substancji odurzających, skoro istnieje art. 178a kk kryminalizujący prowadzenie pojazdu pod wpływem tych substancji, a także art. 53 ust. 2a kk, uznający taki stan za okoliczność obciążającą sprawcę.

⁴² E. Dzielińska, K. Proć, op. cit., s. 128–130.

⁴³ T. Oleszczuk, *Nielegalne wyścigi samochodowe w aglomeracjach miejskich*, „Stołeczny Magazyn Policyjny”, <https://magazyn-ksp.policja.gov.pl/mag/aktualnosci/130213,Nielegalne-wyscigi-samochodowe-w-aglomeracjach-miejskich.html>, 17 maja 2024 r. [pobrano dn.: 10.02.2025].

⁴⁴ § 315d StGB.

Podsumowanie

Reakcja społeczeństwa na niedawne wypadki samochodowe ze skutkiem śmiertelnym wskazuje na zmianę podejścia do wywoływania ryzykownych sytuacji na drogach. Nic dziwnego zatem, że członkowie parlamentu zamierzają zareagować na silne emocje społeczne, które ujawniły się w dyskusji o wypadkach drogowych. W niniejszym artykule została omówiona propozycja z dnia 30 października 2024 roku, ale aktualnie prowadzony jest proces legislacyjny nowej propozycji, której kluczowym zamysłem jest karalność organizacji i uczestnictwa w wyścigach samochodowych.

Zgodnie z obowiązującymi w Polsce założeniami, każda nowelizacja musi spełniać zasady prawidłowej legislacji. W przypadku kryminalizacji zmiana prawa powinna spełniać warunki racjonalnej kryminalizacji oraz być zgodna z zasadą proporcjonalności wyrażoną w Konstytucji. Omawiana propozycja kryminalizacji tzw. zabójstwa drogowego nie spełnia jednak wymogów stawianych kryminalizacji w demokratycznym państwie prawa.

Z punktu widzenia racjonalności zmian w prawie, propozycję tę należy uznać za nieracjonalną i stanowiącą przypadek kryminalizacji emocjonalnej. Natomiast z punktu widzenia zgodności z zasadą proporcjonalności należy zauważyć, że zmiana ta nie jest konieczna, ponieważ istnieją w prawie karnym mechanizmy umożliwiające już w obecnym stanie prawnym na skazanie sprawcy wypadku za dokonanie zabójstwa w zamiarze ewentualnym, a kryminalizacja tego nie zmieni. Propozycja zmiany nie wydaje się też przydatna, ponieważ jedynie z małym prawdopodobieństwem może wpłynąć na liczbę wypadków drogowych. Zgodnie z danymi statystycznymi dostępnymi publicznie, główne przyczyny wypadków drogowych to przekroczenie prędkości i brak ustąpienia pierwszeństwa na drodze, a jedynie w 1 331 spośród 20 936 wypadków uczestniczą kierowcy będący pod wpływem alkoholu lub środków odurzających⁴⁵. Projekt natomiast nie odnosi się do radykalnego przekroczenia dopuszczalnej prędkości na drodze. Z kolei wymóg proporcjonalności *sensu stricto* nie będzie spełniony przez nowelizację choćby ze względu na niewspółmierność kary grożącej za popełnienie zabójstwa w zamiarze bezpośrednim oraz „zabójstwa drogowego” w zamiarze ewentualnym.

Jeśli ustawodawca zamierzałby poprzez nowelizację odpowiedzieć na problem nielegalnych wyścigów samochodowych, prace nad nowelizacją należałoby zacząć od diagnozy problemu i potencjalnych rozwiązań. W przypadku, w którym w wyniku analiz stwierdzono, że nielegalne wyścigi stanowią realny problem w Polsce, do rozważenia pozostaje wzmocnienie kontroli na drogach lub implementacja rozwiązania legislacyjnego stosowanego w Niemczech – kryminalizacji organizowania lub uczestnictwa w wyścigach. Postulat utworzenia

⁴⁵ Dane GUS za rok 2023.

odrębnego typu stawiają w artykule E. Dzielińska i K. Proć, proponując włączenie do znamion takiego typu znamion ostrych i nieostrych. Autorzy podkreślają, że taka kryminalizacja powinna działać w sposób prewencyjny⁴⁶. Oczywiście, takie rozwiązanie również wymaga analizy pod kątem zgodności z zasadami prawidłowej legislacji, ale wydaje się lepiej odnosić do problemu niż propozycja poselska odnosząca się jedynie do doniesień medialnych.

Bibliografia

Literatura

- Dzielińska E., Proć K., *Wypadek drogowy ze skutkiem śmiertelnym czy zabójstwo w zamiarze ewentualnym – kwalifikacja prawna najpoważniejszych zdarzeń drogowych*, „Prokuratura i Prawo” 2022, nr 4.
- Gardocki L., *Zagadnienia teorii kryminalizacji*, Warszawa 1990.
- Góralski P., *O zagadnieniu racjonalnej kryminalizacji i penalizacji pedofilii w polskim prawie karnym*, „Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego” 2011, t. 27.
- Kulesza J., *Problemy teorii kryminalizacji*, Łódź 2017.
- Małecki M., Banaśkiewicz P., Bielak K. i in., *Zabójstwo drogowe. Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny z 30.10.2024 r. SH-020-263/24, Sejm X kadencji. Ekspertyza, 2024, Krakowski Instytut Prawa Karnego*, <https://kipk.pl/wp-content/uploads/2024/11/zabojstwo2024.pdf>.

Materiały internetowe

- Druk nr 830 – Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, <https://www.sejm.gov.pl/sejm10.nsf/PrzebiegProc.xsp?id=34C35FEB8212377DC1258BDA0039B775> [pobrano dn.: 2.03.2025].
- Adam Bodnar ogłasza dobrą wiadomość. Chodzi o Sebastiana M. i wypadek na A1, „Business Insider Polska”, <https://businessinsider.com.pl/wiadomosci/adam-bodnar-oglasza-dobra-wiadomosc-chodzi-o-sebastiana-m-i-wypadek-na-a1/pne2lgl>, 10 stycznia 2025 r. [pobrano dn.: 3.02.2025].
- Adamski M., *Śmiertelnie potrącił 14-latka na Woli. Jest decyzja sądu ws. aresztu dla kierowcy*, „Rzeczpospolita”, <https://www.rp.pl/prawo-karne/art-41650231-smiertelnie-potracyl-14-latka-na-woli-jest-decyzja-sadu-ws-aresztu-dla-kierowcy>, 7 stycznia 2025 r. [pobrano dn.: 8.02.2025].
- Bezpiecznie J., *WYPADKI DROGOWE | Analiza wypadku na A1 – Sebastian M. jechał z prędkością 315 km/h? | Jedź Bezpiecznie*, portal motoryzacyjny „Jedź Bezpiecznie”, <https://jedz-bezpiecznie.pl/analiza-wypadku-na-a1-sebastian-m-jechal-z-predkoscia-315-km-h-20231009> [pobrano dn.: 3.02.2025].

⁴⁶ E. Dzielińska, K. Proć, op. cit., s. 154.

- Gzyl M., „Zabójstwo drogowe” w Kodeksie Karnym. Krzysztof Kwiatkowski przygotowuje nowe przepisy, „checkPRESS.pl”, <https://checkpress.pl/arttykul/zabojstwo-drogowe-w-n1292163>, 27 września 2024 r. [pobrano dn.: 2.03.2025].
- Kacprzak I., Zawadka G., Tragedia na A1. Śledztwo ws. Sebastiana M. do poprawki, „Rzeczpospolita”, <https://www.rp.pl/przestepczosc/art41175671-tragedia-na-a1-sledztwo-ws-sebastiana-m-do-poprawki>, 24 września 2024 r. [pobrano dn.: 3.02.2025].
- Łukasz Ż. pędził ponad 220 km na godzinę. Nowe ustalenia prokuratury, TVP Info, <https://www.tvp.info/83498036/lukasz-z-wypadek-na-trasie-lazienkowskiej-tuz-przed-uderzeniem-jechal-ponad-200-km-na-godzine> [pobrano dn.: 3.02.2025].
- Małecki M., *Zabójstwo drogowe? Szokująca brawura może oznaczać godzenie się na śmierć*, „Dogmaty Karnisty”, <https://www.dogmatykarnisty.pl/2024/10/zabojstwo-drogowe-szokujaca-brawura/>, 8 października 2024 r. [pobrano dn.: 24.02.2025].
- Ojczyk J., *Jak Łukasz Ż. mógł prowadzić mimo pięciu zakazów? Tak działają sądy*, „Business Insider”, <https://businessinsider.com.pl/prawo/tragedia-na-trasie-lazienkowskiej-dlaczego-recydywista-wciaz-za-kierownica/1e341n1>, 20 września 2024 r. [pobrano dn.: 3.02.2025].
- Oleszczuk T., *Nielegalne wyścigi samochodowe w aglomeracjach miejskich*, „Stołeczny Magazyn Policyjny”, <https://magazyn-ksp.policja.gov.pl/mag/aktualnosci/130213,Nielegalne-wycigi-samochodowe-w-aglomeracjach-miejskich.html>, 17 maja 2024 r. [pobrano dn.: 10.02.2025].
- Patora T., *Mówił, że zabił człowieka. On już wiedział*, TVN24, <https://tvn24.pl/tvnwarszawa/ulice/warszawa-wypadek-na-trasie-lazienkowskiej-material-uwagi-tvn-kim-jest-lukasz-z-st8103584>, 23 września 2024 r. [pobrano dn.: 3.02.2025].
- Prokuratura: Sebastian M. prawdopodobnie zakwestionuje decyzję o dopuszczalności ekstradycji*, Polska Agencja Prasowa SA, <https://www.pap.pl/aktualnosci/prokuratura-sebastian-m-prawdopodobnie-zakwestionuje-decyzje-o-dopuszczalnosci>, 11 stycznia 2025 r. [pobrano dn.: 3.02.2025].
- Skoumal J., *Zabójstwo drogowe w kodeksie coraz bliżej. Rząd planuje też prawa jazdy dla 17-latków*, „Rzeczpospolita”, <https://www.rp.pl/prawo-karne/art41651541-zabojstwo-drogowe-prawo-jazdy-dla-17-latkow-i-limity-dla-nowych-kierowcow-jest-projekt>, 7 stycznia 2025 r., [pobrano dn.: 3.02.2025].
- Sobczak K., *Bat na piratów – zabójstwo drogowe lub nowa definicja zamiaru ewentualnego*, „Prawo.pl”, <https://www.prawo.pl/prawnicy-sady/zabojstwo-drogowe-jakie-zmiany-w-przepisach,529421.html>, 12 października 2024 r. [pobrano dn.: 24.02.2025].

Stop bandytom drogowym – projekt Ministerstwa Sprawiedliwości już gotowy – Ministerstwo Sprawiedliwości – Portal Gov.pl, <https://www.gov.pl/>, [pobrano dn.: 2.03.2025].

Orzecznictwo

Wyrok z 11 kwietnia 2000 r., sygn. K 15/98, OTK ZU nr 3/2000, poz. 86.

Orzeczenie TK z 31 stycznia 1996 r., K 9/95, OTK 1996, nr 1, poz. 2.

Wyrok TK z 12 stycznia 1999 r., P 2/98, OTK 1999, nr 1, poz. 2.

Wyrok SA we Wrocławiu z 19 grudnia 2017 r., II Aka 281/17, OSAW 2018, nr 1, poz. 372.

Criminalisation of so-called vehicular homicide. Remarks in the context of the parliamentary draft of 30 October 2024

Summary

This article presents an assessment of the concept of criminalising so-called roadkill. This concept has become the subject of discussion among representatives of the media, politics and criminal law doctrine. As if as a result of this discussion, one parliamentary bill introducing a new type of criminal act in the form of road homicide was submitted in October 2024, and the submission of another bill was announced for the first half of 2025. The subject of the article is the assessment of the rationality of the criminalisation of the act type from the point of view of the theory of criminalisation according to L. Gardocki and the assessment of the compliance of the criminalisation with the constitutional principle of proportionality. In addition, the potential impact of the proposed criminalisation on the number of road accidents and the number of accident fatalities according to the Central Statistical Office will be analysed.

Key words: vehicular homicide, criminalisation, lawmaker's rationality, criminal law.