

Wprowadzona w Polsce konfiskata pojazdów pijanym kierowcom nie jest narzędziem ani nowym, ani nieznanym w Europie. Nie jest również narzędziem wystarczającym. Jednak jej stosowanie może ograniczyć powroty na drogi kierowcom jeżdżącym w stanie nietrzeźwości i pod wpływem innych substancji odurzających.

KONFISKATA POJAZDU JAKO NARZĘDZIE PREWENCYJNE

Łukasz Zboralski

Redaktor naczelny brd24.pl

W ciągu zaledwie 1,5 miesiąca obowiązywania w Polsce konfiskaty pojazdów wobec nietrzeźwych kierowców i tych prowadzących po zażyciu środków odurzających policja zabezpieczyła blisko tysiąc pojazdów. Biorąc pod uwagę, że zabezpieczeniu (do czasu orzeczenia przez sąd przepadku) podlegają jedynie pojazdy będące wyłączną własnością kierowcy i że taki kierowca musiał mieć co najmniej 1,5 promila alkoholu podczas kontroli (względnie 0,5 promila, gdy wcześniej był już złapany na takim przestępstwie), skala problemu z pijanymi kierowcami jest poważna.

Oczywiście – nie jest to podstawowy problem z łamaniem prawa drogowego, jest on jednak wciąż istotny. Konfiskata pojazdów może pomagać go rozwiązać, choć w ograniczonym stopniu.

Pijani kierowcy w Polsce

Wbrew obiegowym opiniom od lat wiadomo, że prowadzenie pojazdów pod wpływem alkoholu i innych substancji psychoaktywnych nie występuje w Polsce w natężeniu, które mogłoby nas różnić od innych krajów Unii Europejskiej. Dobrze zobrazował to raport „Polityka prewencyjna wobec nietrzeźwych kierowców w Polsce w latach 2006–2013”, opracowany przez Instytut Transportu Samochodowego (ITS) w 2014 roku. Przytaczano w nim m.in. wyniki unijnych badań SARTRE, w których pytano o prowadzenie pojazdów po spożyciu alkoholu. W 2010 roku do takiego zachowania w ciągu ostatniego roku przed badaniem przyznało się 3,4% kierowców. Oznaczałoby to, że w 2010 roku po polskich drogach jeździło ok. 360-400 tys. pijanych kierowców. Policja zatrzymała wówczas 100 tys. nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego. A więc zaledwie jedną czwartą z nich. Drogówka

przeprowadziła wtedy ok. 3 mln kontroli trzeźwości. Obecnie kontrole policyjnymi alkomatami sięgają nawet 17 mln rocznie.

W tym samym roku – 2010 – przeprowadzono w Polsce badanie DRUID. Dzięki policji losowo sprawdzano stan trzeźwości kierowców, ale też pobierano próbki śliny, by sprawdzić, czy nie jechali pod wpływem substancji psychoaktywnych. W ten sposób zbadało ponad 4 tys. kierujących. Wyniki opublikowano w roku 2011. Z badania tego wynikało, że w Polsce pod wpływem alkoholu jechało 1,47% kierowców (średnia z 13 krajów biorących udział w badaniu – 3,48%). Nielegalne substancje psychoaktywne miało w organizmie 0,71% (średnia z 13 krajów biorących udział w badaniu – 1,89%).

Wówczas widać już było, że skala problemu w Polsce nie jest gigantyczna, a na tle innych krajów – raczej niska. Trzeba też zwrócić uwagę na fakt, że w 80% przypadków kierowców jadących po spożyciu alkoholu, których ujawniono podczas badania DRUID, większość miała we krwi w granicach 0,2-0,5 promila alkoholu. Zatem zdecydowana większość kierowców dopuszczała się wykroczenia, a nie przestępstwa i nie miała stężenia, przy którym istotnie rośnie ryzyko spowodowania wypadku na drodze – według opracowań naukowych przytaczanych przez ITS jest to 0,4 promila.

Najlepszym miernikiem zagrożenia powodowanego przez pijanych kierowców, są statystyki Komendy Głównej Policji dotyczące wypadków z udziałem tej grupy kierowców. Z tych zestawień wynika, że o ile w liczbach bezwzględnych liczba wypadków powodowanych przez nietrzeźwych kierowców przez prawie dekadę znacznie spadła, o tyle odsetek takich wypadków wśród wszystkich wypadków zostaje na zbliżonym poziomie.

W 2014 roku nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego spowodowali 2579 wypadków (7,4% ogółu), w których zginęły 363 osoby (11,3%), a rannych zostało 2971 osób (7,0%). Najliczniejszą grupę nietrzeźwych sprawców wypadków stanowili kierujący samochodami osobowymi, którzy spowodowali 1311 wypadków (71,3% wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących). W tych wypadkach zginęło 214 osób, tj. 83,6% śmiertelnych ofiar zdarzeń spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących, a rannych zostało 1759 osób (76%).

Z kolei w 2023 roku uczestnicy ruchu drogowego będący pod działaniem alkoholu spowodowali 1600 wypadków (7,6% ogółu), w których zginęło 251 osób (13,3%), a rannych zostało 1741 osób (7,2%). Najliczniejszą grupę sprawców wypadków nadal stanowią kierujący samochodami osobowymi, którzy spowodowali 825 wypadków (62,0% wypadków spowodowanych przez kierujących pod działaniem alkoholu). W wypadkach zawinionych przez kierujących samochodami osobowymi zginęło 156 osób (73,6%), a rannych w tych wypadkach zostało 1008 osób (66,9%).

Choć więc – jak się zdaje – problem z pijanymi kierowcami nie jest w Polsce odbiegający od średniej UE, to trudno też go bagatelizować. Pijani kierowcy co roku odbierają życie setkom osób, a tysiące przez nich traci zdrowie, z tego część do pełnej sprawności nie wraca już nigdy.

Więzienia pełne alkoholowych recydywistów

Próbując radzić sobie z problemem nietrzeźwych kierowców (i po użyciu środków odurzających) na drogach, w Polsce od lat podwyższano kary grożące za wykroczenie polegające na kierowaniu po użyciu alkoholu (czyli stan od 0,2 do 0,5 promila) oraz przestępstwa – kierowanie w stanie nietrzeźwości i spowodowanie wypadku w stanie nietrzeźwości.

Od ostatnich zmian – część z nich weszła w życie w 2023 roku – zwłaszcza kary dla pijanych sprawców wypadków drogowych są już bardzo wysokie.

Samo kierowanie pojazdem po użyciu alkoholu wiąże się obecnie z karą grzywny min. 2500 zł (możliwa kara aresztu) i zakazem prowadzenia pojazdów (możliwym do orzeczenia do lat 3).

Jazda w stanie nietrzeźwości oznacza – nie licząc konfiskaty pojazdu – karę pozbawienia wolności do lat 3 (w przypadku recydywy: od 3 miesięcy do 5 lat pozbawienia wolności), minimum 5 tys. zł nawiązki na Fundusz Sprawiedliwości (10 tys. zł w przypadku recydywy) i zakaz prowadzenia pojazdu na minimum 3 lata.

Spowodowanie wypadku w stanie nietrzeźwości oznacza minimum 3 lata więzienia, gdy inna osoba doznała ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, a od 5 do 20 lat więzienia, gdy inna osoba w takim wypadku zginęła. Mimo wieloletniego zaostrzania kar dla sprawców przestępstw związanych z prowadzeniem pojazdów mechanicznych w stanie nietrzeźwości, dawało się zauważyć niepokojącą prawidłowość. Jak w 2018 roku ustalił portal brd24.pl, największą liczbę wśród odsiadujących kary więzienia za przestępstwa drogowe stanowią w Polsce recydywiści dopuszczający się po raz kolejny prowadzenia pojazdów w stanie nietrzeźwości. Z ówczesnych danych Centralnego Zarządu Służby Więziennej wynikało, że kary w więzieniach odbywało blisko 6 tys. osób skazanych za przestępstwa na drodze, a kolejne 2,4 tys. czekało na jej wykonanie. Z siedzących za kratami niewielki odsetek stanowili ci, którzy doprowadzili do czyjejś śmierci lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu (793 osoby, a 33 czeka na odbycie kary). Zdecydowaną większość osadzonych za przestępstwa komunikacyjne stanowili ci, których policja przyłapała na jeździe po alkoholu lub środkach odurzających. W więzieniach przebywało 1319 kierowców, którzy prowadzili pojazd pod wpływem alkoholu lub narkotyków. Kolejnych 1153 czekało na odbycie kary.

Najwięcej za kratami było alkoholowych recydywistów – kary odbywało 3450 osób, które już raz zostały skazane za jazdę po alkoholu lub narkotykach czy za spowodowanie w tym stanie wypadku i po raz kolejny wsiadły za kierownicę po używkach (także w czasie obowiązywania ich zakazu prowadzenia pojazdów). Kolejnych 1140 czekało na wykonanie kary za to przestępstwo.

Konfiskata ograniczająca recydywę

Konfiskata pojazdów, która zaczęła obowiązywać w Polsce 14 marca 2024 roku, jest narzędziem mogącym w istotny sposób wpłynąć na ograniczenie liczby

osób ponownie wsiadających za kierownicę w stanie nietrzeźwości. Może więc zadziałać tam, gdzie inne narzędzia – zagrożenie wysoką karą pozbawienia wolności – nie odnoszą już skutku, bo w przypadku osób chorych (uzależnieni od alkoholu) nie są odstrasżające. Pod koniec lat 90. w USA wskazywano, że konfiskata pojazdów (orzekana w części stanów; orzekana rzadko i najczęściej w przypadku skazania za trzecie lub kolejne przestępstwo prowadzenia w stanie nietrzeźwości) może ograniczyć recydywę w tym zakresie¹. I tak np. badanie przeprowadzone w 1995 roku w Portland w stanie Oregon wykazało, że sprawcy, których pojazdy zostały zajęte, dopuszczali się o 50% rzadziej ponownego przestępstwa prowadzenia w stanie nietrzeźwości w porównaniu z kierowcami, którym pojazdy nie zostały skonfiskowane.

Z analiz NHTSA dotyczących kalifornijskiego prawa konfiskaty wynika, że średni wskaźnik kolejnych wyroków skazujących za prowadzenie pojazdu bez prawa jazdy w przypadku pierwszych wykroczeń, których pojazdy zostały skonfiskowane, był o 24% niższy w porównaniu z kierowcami, których pojazdy nie zostały skonfiskowane. Recydywiści mieli o 34% mniej wyroków skazujących niż ich grupa kontrolna. Badanie wykazało również, że kierowcy, których pojazdy zostały skonfiskowane, uczestniczyli w mniejszej liczbie kolejnych wypadków i otrzymali mniej wyroków skazujących za przestępstwa drogowe niż kierowcy, których pojazdy nie zostały skonfiskowane

Jak to się robi w Europie?

Odbierania samochodów pijanym kierowcom nie jest w Europie regulacją rzadką – choć, co należy podkreślić, decyzję o zastosowaniu tego środka zawsze zostawia się w rękach sędziów. W 2016 roku czasopismo Instytutu Wymiaru Sprawiedliwości „Prawo w Działaniu” opublikowało analizę dotyczącą europejskich regulacji unieruchamiania lub przepadku pojazdów².

Belgijskie przepisy zakładają, że zawsze wtedy, kiedy sąd orzeka o tymczasowym pozbawieniu kierowcy prawa jazdy, może także unieruchomić pojazd, którym się poruszał (o ile jest jego własnością lub jest do jego wyłącznej dyspozycji). Pojazd sąd może unieruchomić na okres nie dłuższy niż długość tymczasowego pozbawienia prawa jazdy. Jeżeli kierowca zostanie pozbawiony prawa jazdy dożywotnio, wówczas jego auto może zostać unieruchomione na czas od 6 miesięcy do 5 lat. Sąd może również zdecydować o jego przepadku (jeśli samochód jest własnością sprawcy). Z unieruchomieniem lub konfiskatą samochodu muszą się też liczyć ci, którzy udostępnią auto osobie z zatrzymanym prawem jazdy za prowadzenie po alkoholu lub narkotykach.

W 2018 roku portal brd24.pl ustalił, że największą liczbę wśród odsiadujących kary więzienia za przestępstwa drogowe stanowili w Polsce recydywiści, dopuszczający się po raz kolejny prowadzenia pojazdów w stanie nietrzeźwości. Z danych Centralnego Zarządu Służby Więziennej wynikało, że kary w więzieniach odbywało blisko 6 tys. osób skazanych za przestępstwa na drodze, a kolejne 2,4 tys. czekało na jej wykonanie.

W Bułgarii prawo przewiduje unieruchomienie pojazdu na okres do miesiąca. Dotyczy to sytuacji, gdy prowadziła go osoba z 0,5 promila alkoholu (nie musi chodzić wyłącznie o właściciela), a także gdy właściciel pojazdu dopuścił do prowadzenia pojazdu przez osobę pod wpływem alkoholu (0,5 promila) lub środków odurzających.

Duńczycy przewidzieli w swoim prawie wiele przypadków, w których można skonfiskować kierowcy pojazd. Wystarczy, że sąd uzna, iż kierowca poważnie naruszył przepisy ruchu drogowego lub zrobił to wielokrotnie – wówczas, by nie dopuścić do

kolejnych takich sytuacji, uznaje się, że konieczna jest konfiskata pojazdu. Skonfiskować można nie pojazd, którym kierowca się poruszał, ale – jeśli nie należał do niego – ten, który on posiada. Duńskie prawo przewiduje także przypadki, w których konfiskata pojazdu jest obligatoryjna – m.in. wtedy, kiedy obligatoryjne jest pozbawienie kierowcy prawa jazdy.

W Estonii możliwa jest konfiskata pojazdu prowadzonego przez nietrzeźwego sprawcę – jeśli auto należy do niego. Są jednak sytuacje, w których konfiskata może dotyczyć auta należącego do osoby trzeciej. Chodzi o sytuacje, w których np. ktoś użyczył swojego samochodu osobie nietrzeźwej, ale także w takich, w których sprawca zanim zapadnie orzeczenie dokonuje darowizny

samochodu na rzecz osoby trzeciej lub sprzedaje go po bardzo okazyjnej cenie.

Finlandia ma w swoim ustawodawstwie zapis o przypadku przedmiotu wykorzystywanego do popełnienia przestępstwa umyślnego. To w oparciu o ten przepis orzekany jest wypadek pojazdu, który prowadził nietrzeźwy kierowca.

Przypadek lub unieruchomienie pojazdu we Francji dotyczy recydywistów. Ponowne zatrzymanie z powodu jazdy pod wpływem alkoholu (jeśli poziom alkoholu we krwi jest równy lub wyższy niż 0,8 g/l lub 0,4 mg/l w wydychanym powietrzu) lub powtarzająca się odmowa poddania się kontroli trzeźwości grozi orzeczeniem przez sąd kar dodatkowych. Są nimi konfiskata pojazdu, którym poruszał się kierowca (jeżeli jest jego właścicielem) lub zakaz używania pojazdu przez rok (też w przypadku gdy kierowca jest właścicielem). Z karą musi liczyć się kierowca, który ukryje, zniszczy czy przekaze innej osobie samochód, który podlega przypadkowi.

Obowiązujące na Litwie przepisy pozwalają na to, by skonfiskować pojazd, jeśli kierowca został zatrzymany „w stanie ciężkiego zamroczenia alkoholowego”.

W Luksemburgu sąd może orzec wypadek pojazdu w sytuacji, w której kierowca został złapany na jeździe w stanie po użyciu alkoholu więcej niż raz w krótkim okresie.

Wyrokowi za prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu, narkotyków czy leków o działaniu odurzającym może w Rumunii towarzyszyć unieruchomienie pojazdu. Sąd może je orzec na okres obowiązywania zakazu prowadzenia przez kierowcę pojazdu. Warunkiem jest to, że z pojazdu nie korzysta inna osoba.

Na Słowacji przepisy dopuszczają wypadek pojazdu silnikowego i niesilnikowego w przypadku osób, które popełniły wykroczenie przeciwko bezpieczeństwu i płynności ruchu drogowego. Autorzy analizy opublikowanej w czasopiśmie „Prawo w Działaniu” zwracają jednak uwagę, że sankcja ta jest rzadko stosowana.

W Słowenii także istnieje możliwość przypadku pojazdu. Orzeka się go na podstawie ustawy o zasadach ruchu drogowego.

We Włoszech kierowcom, u których wykryto zawartość alkoholu we krwi powyżej 1,5 g/l, grozi nie tylko grzywna, areszt, zawieszenie prawa jazdy na okres do 2 lat, ale także prewencyjne zatrzymanie pojazdu (jeśli nie ma osoby, która może go odprowadzić z miejsca

zatrzymania) oraz jego wypadek (jeśli kierowca zostanie skazany, a pojazd jest jego własnością).

Konfiskata w Polsce

W Polsce pomysł konfiskaty pojazdów pijanym kierowcom był dyskutowany od dekady. Największa taka dyskusja miała miejsce po głośnym wypadku w Kamieniu Pomorskim w 2014 roku, gdy kierowca w stanie nietrzeźwości i pod wpływem środków odurzających wjechał w grupę przechodniów i zabił 6 osób (został skazany na 15 lat więzienia). Wówczas rząd Donalda Tuska zaproponował zaostrzenie kar dla kierowców prowadzących po pijanemu. To wtedy zaproponowano nowelizację, która zakładała m.in. odbieranie pojazdów. Wszystkie zaostrzenia zaproponowane wówczas przez rząd weszły w życie, oprócz konfiskaty pojazdu. Przeciwnicy takiej regulacji protestowali wówczas sędziowie z Krajowej Rady Sądownictwa. Pisali, że wypadek pojazdu „może powodować nieuzasadnioną dolegliwość majątkową dla najbliższych członków rodziny sprawcy przedmiotowego czynu” (zresztą KRS przeciwna była wówczas wszystkim zaostrzeniom prawa wobec pijanych kierowców).

Przepisy o konfiskacie pojazdu zostały przyjęte dopiero wiele lat później przez rząd Zjednoczonej Prawicy. Jednak ten sam rząd przesunął potem w czasie faktyczne wejście w życie tej regulacji, tak że zaczęła ona obowiązywać dopiero 14 marca 2024 roku.

Według obecnych regulacji konfiskata jest obligatoryjna i sąd musi orzekać ją w ściśle określonych przypadkach. Kto musi liczyć się z przypadkiem pojazdu?

- Po pierwsze ten, kto wydmucha w alkomat co najmniej 1,5 promila alkoholu.
- Po drugie ten, kto miał powyżej jednego promila alkoholu w organizmie i spowodował katastrofę w ruchu lądowym (w skrócie: wypadek z wieloma ofiarami), albo tylko zagroził doprowadzeniem do takiej katastrofy, albo spowodował wypadek drogowy.
- Po trzecie, jeśli ktoś doprowadzi do tego, co wyżej – katastrofa komunikacyjna, wypadek – a wydmucha 0,5-1 promila alkoholu. Choć tu sędzia sam decyduje, czy orzeknie zabranie pojazdu, czy nie.
- Po czwarte, jeśli ktoś był wcześniej skazany za prowadzenie pojazdu po pijanemu albo za popełnienie w stanie nietrzeźwości następujących przestępstw: spowodowanie katastrofy w ruchu lądowym, zagro-

żenie katastrofą w ruchu lądowym, spowodowanie wypadku drogowego (wyszczególniono, że dotyczy to także żołnierza, który spowoduje wypadek, w którym ktoś zostanie ciężko ranny lub umrze) oraz miał sądowy zakaz prowadzenia pojazdów i jechał pijany – sąd będzie musiał zabrać mu samochód, gdy wydmucha co najmniej 1,5 promila alkoholu.

W nowych przepisach zawarto kilka wyjątków. Najważniejszy: sąd nie może orzec przepadek pojazdu, gdy kierowca nie jest jego jedynym właścicielem. Jednak jeśli samochód nie był wyłączną własnością pijanego kierowcy, to sąd orzeknie przepadek równowartości pojazdu wyrażonej w gotówce. A wartość tę przyjmie z polisy ubezpieczeniowej auta na rok, w którym popełniono przestępstwo (w przypadku braku polisy pod uwagę weźmie średnią wartość rynkową pojazdu – dokładnie tak, jak ocenia to urząd skarbowy wyliczający podatek przy zakupie auta).

Oczywiście całkowicie rozbitego samochodu w wypadku nikt nie będzie zabierał. Tu przepisy zakładają, że kierowca sam „zabezpieczył społeczeństwo” przed tym, że już takim samochodem nie pojedzie.

A gdy ktoś będzie próbował zniszczyć auto lub z innych powodów państwo nie będzie mogło go zabrać, sędzia orzeknie również konfiskatę pieniężną w wysokości wartości pojazdu.

Jest jeszcze inny wyjątek. Dotyczy prowadzenia samochodu powierzonego przez pracodawcę. Jeśli pijany kierowca „wykonywał czynności służbowe polegające na prowadzeniu pojazdu” i pojazd ten nie był jego, to taki kierowca będzie musiał tylko zapłacić nawiazkę na Fundusz Sprawiedliwości w kwocie co najmniej 5 tys. zł (limit wynosi 100 tys. zł). Głównie będzie to dotyczyć zawodowych kierowców w transporcie ciężkim.

Drugi wyjątek dotyczy wszystkich prowadzących pojazd i mających co najmniej 1,5 promila. Bo nowe prawo nakazuje tu obligatoryjnie pojazd zabierać, ale daje jednocześnie sędziemu możliwość podjęcia innej decyzji, gdy zachodzi sytuacja wyjątkowa: „Sąd może odstąpić od orzeczenia przepadku, jeżeli zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami”. Tak samo przy wyjątkowych okolicznościach sędzia może nie odebrać samochodu w przypadku złapania za kółkiem z co najmniej 1,5 promilem alkoholu w wydychanym powietrzu i bycia wcześniej skazanym za katastrofę w ruchu lądowym, zagrożenia katastro-

fą, spowodowania wypadku oraz posiadania zakazu prowadzenia pojazdów.

Konfiskata dotyczy także kierowców prowadzących pod wpływem substancji odurzających. Jednak w ich przypadku nie istnieją żadne oficjalne progi substancji odurzających w organizmie – za każdym razem będzie o tym decydował biegły powołany przez sąd.

Do chwili powstania tego artykułu nie stworzono przepisów wykonawczych do ustawy przewidującej konfiskatę. Wiadomo jedynie, że jeśli ma dojść do konfiskaty, policja zabezpiecza pojazd na siedem dni, a potem pieczę nad nim przejmuje prokurator. Już zdarzały się przypadki, gdy prokurator zwracał auto znajomym lub rodzinie pijanego kierowcy i im powierzał nad nim opiekę do czasu orzeczenia wydanego przez sąd.

Zmiana prawa przygotowana

Nowy rząd inaczej niż poprzedni widzi przepisy w sprawie konfiskaty. Obecne Ministerstwo Sprawiedliwości przedstawiło do konsultacji publicznych projekt nowelizacji Kodeksu karnego. Najistotniejszą zmianą ma być zniesienie obligatoryjności tego środka – we wszystkich przypadkach o ewentualnej konfiskacie decydował będzie zawsze sędzia.

Druga poważna zmiana dotyczy sytuacji z kierowcami, którzy nie po raz pierwszy zostaną złapani na prowadzeniu w stanie nietrzeźwości. W myśl obecnie obowiązujących przepisów wystarczy, że wydmuchają 0,5 promila alkoholu, by pojazd podlegał konfiskacie. Po zmianach ten próg wyniesie, tak jak w przypadku tych po raz pierwszy przyłapanych – 1,5 promila.

Projekt zmian na razie nie trafił do Sejmu i nie wiadomo, jak szybko posłowie mogą rozpocząć nad nim prace. Nie jest też pewne, czy wszystkie ugrupowania poprą zmiany w prawie, dające całą władzę nad konfiskatą sędziom. I na koniec – nie jest pewne, czy prezydent taką ustawę podpisze, czy zawetuje.

Przypisy

¹ Kevin E. McCarthy, „Vehicle confiscation for dwi offenses”, Principal Analyst, 4, 1999.

² M. Mozgawa, M. Budyn-Kulik, M. Kulik, „Tryb penalizacji zachowania polegającego na prowadzeniu pojazdu (mechanicznego i niemechanicznego) pod wpływem alkoholu w poszczególnych krajach Unii Europejskiej”, Prawo w Działaniu, tom 28, 2016.