

Mikołaj Małecki
Piotr Banaśkiewicz
Kordian Bielak
Kacper Hejnar

Bartosz Joniak
Łukasz Kraj
Lena Orzechowska
Kacper Szajor

Jakub Tomaszek
Hubert Trzeciński
Maciej Wójcik

Zabójstwo drogowe w Sejmie: jak złym projektem „zabić” dobrą ideę walki z piratami drogowymi

Streszczenie

Celem artykułu jest prześledzenie, w jaki sposób debata o zaostrzeniu kar za skrajnie groźne zachowania na drodze może zostać przekuta w konkretne rozwiązania legislacyjne określane jako „zabójstwo drogowe”. Problem omawiany jest na przykładzie projektu nowelizacji Kodeksu karnego z dnia 30 października 2024 r., który przewidywał wprowadzenie do polskiego porządku prawnego nowego typu przestępstwa. Autorzy dokonują oceny proponowanych rozwiązań w świetle zasad systemowej spójności przepisów ustawy karnej, zasad wykładni norm prawnych oraz gwarancyjnej funkcji prawa karnego materialnego. W opracowaniu zastosowano metodę dogmatyczną, opartą na analizie językowej, systemowej i funkcjonalnej projektowanych przepisów oraz ich odniesieniu do obowiązujących regulacji kodeksowych. Wyniki przeprowadzonej analizy wskazują, że zaproponowany przepis był konstrukcyjnie wadliwy, a jego przyjęcie prowadziłoby do licznych niespójności systemowych, błędów terminologicznych i naruszenia konstytucyjnej zasady proporcjonalności. Słusznie więc zdecydowano, że nie wszedł on w życie. Krytyce poddano także instrumentalne uzasadnienie projektu względami charakterystycznymi dla populizmu penalnego. Wnioski z przeprowadzonej analizy mają znaczenie interpretacyjne, a także praktyczne dla procesu legislacyjnego w zakresie typizacji przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Autorzy postulują, by ewentualne przyszłe koncepcje penalizacji tzw. zabójstwa drogowego opierały się na rzetelnej analizie dogmatycznej i poszanowaniu podstawowych zasad prawa karnego, co pozwoli uniknąć błędów ujawnionych w omawianym projekcie.

Słowa kluczowe

Prawo karne, zabójstwo drogowe, *dolus eventualis*, nowelizacja, zasada proporcjonalności, populizm penalny, bezpieczeństwo w komunikacji.

Otrzymano 21 listopada 2025 r., zatwierdzono do druku 23 stycznia 2026 r.

DOI 10.4467/15053520PnD.25.011.23493

Dr hab. Mikołaj Małecki, prof. UJ, Katedra Prawa Karnego Uniwersytetu Jagiellońskiego, ORCID 0000-0002-2878-2791; Piotr Banaśkiewicz; Kordian Bielak, ORCID 0009-0000-7123-5761; Kacper Hejnar; Bartosz Joniak; Łukasz Kraj, ORCID 0009-0009-6635-1819; Lena Orzechowska; Kacper Szajor; Jakub Tomaszek; Hubert Trzeciński; Maciej Wójcik, studenci prawa na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Jagiellońskiego, seminarzyści w Katedrze Prawa Karnego.

1. Wprowadzenie

Problematyka zabójstwa drogowego, rozumianego jako świadome, skrajnie ryzykowne zachowanie kierowcy przejawiającego obojętność wobec realnej możliwości spowodowania śmierci osoby trzeciej¹, jest przedmiotem zainteresowania doktryny prawa karnego². Zagadnienie jest naświetlane w literaturze karnistycznej pod kątem odróżnienia nieumyślnego wypadku od umyślnego zabijania człowieka w ramach dotychczasowych konstrukcji dogmatycznych³. Problem skazania kierującego pojazdem za zabójstwo popełnione z zamiarem ewentualnym znajduje odzwierciedlenie w orzecznictwie sądów powszechnych⁴ oraz Sądu Najwyższego⁵. W praktyce wymiaru sprawiedliwości granice odpowiedzialności karnej sprawców zdarzeń drogowych skutkujących śmiercią człowieka interpretowane są jednak w niejednolity sposób. Kolejne medialne przykłady kierowców sięgających śmierć na drodze (sprawy Łukasza Ż. czy Sebastiana M.) wywołały pytania o adekwatność reakcji prawnokarnej na czyny godzące w skrajny sposób w bezpieczeństwo komunikacyjne⁶. Temat przeniknął do debaty publicznej, stając się źródłem

¹ Zob. M. Małecki, *Zabójstwo drogowe tylko z nazwy*, „Rzeczpospolita” z 2.10.2024 r., <https://www.rp.pl/rzecz-o-prawie/art41217731-mikolaj-malecki-zabojstwo-drogowe-tylko-z-nazwy> [dostęp: 16.10.2025 r.]; M. Małecki, *Prawnik: kiedy nazwa „zabójstwo drogowe” ma sens?*, Onet.pl z 27.09.2024 r., <https://www.onet.pl/informacje/dogmaty-karnisty/prawnik-kiedy-nazwa-zabojstwo-drogowe-ma-sens-opinia/zzhvk5,30bc1058> [dostęp: 16.10.2025 r.].

² Zob. M. Małecki, *Zabójstwo drogowe? Szokująca brawura może oznaczać godzenie się na śmierć*, *Dogmaty Karnisty* z 8.10.2024 r., <https://www.dogmatykarnisty.pl/2024/10/zabojstwo-drogowe-szokujaca-brawura/> [dostęp: 16.10.2025 r.]; M. Wiktorek, *Zabójstwo drogowe. Jak udowodnić zamiar? Surowe kary za uliczne wyścigi – ŁĄCZY NAS KARNE z dr. Grzegorzem Bogdanem i dr. hab. Jerzym Lachowskim, prof. UMK*, *Karne24.com* z 7.10.2024 r., <https://karne24.com/zabojstwo-drogowe-jak-udowodnic-zamiar-surowe-kary-za-uliczne-wyścigi/> [dostęp: 16.10.2025 r.]; M. Wiktorek, *Zabójstwo drogowe – ŁĄCZY NAS KARNE z Łukaszem Zboralskim i dr. Grzegorzem Bogdanem*, *Karne24.com* z 29.01.2024 r., <https://karne24.com/zabojstwo-drogowe/> [dostęp: 16.10.2025 r.].

³ Zob. E. Dzielińska, K. Proć, *Wypadek drogowy ze skutkiem śmiertelnym czy zabójstwo w zamiarze ewentualnym – kwalifikacja prawna najpoważniejszych zdarzeń drogowych*, „Prokuratura i Prawo” 2022, nr 4, s. 123–156; J. Kluza, *Odpowiedzialność sprawcy wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym za zabójstwo w typie podstawowym (art. 148 § 1 Kodeksu karnego)*, „Prawo w Działaniu” 2021, nr 45, s. 126–140; M. Małecki, P. Banaśkiewicz, K. Bielak, K. Hejnar, B. Joniak, Ł. Kraj, L. Orzechowska, K. Szajor, J. Tomaszek, H. Trzcziński, M. Wójcik, *Zabójstwo drogowe*, „Państwo i Prawo” (złożony do publikacji); M. Małecki, Ł. Kraj, *Współsprawstwo zabójstwa drogowego: problem przypisania skutku, porozumienia i zamiaru*, „Prokuratura i Prawo” (złożony do publikacji); Ł. Kraj, *Zamiar zabójstwa w sytuacji drogowej. Glosa do wyroku Sądu Okręgowego w Jeleniej Górze z dnia 27 maja 2021 r. (III K 114/19)*, „Przegląd Sądowy” (złożony do publikacji).

⁴ Zob. wyrok SA we Wrocławiu z 19.12.2017 r., sygn. II AKa 281/17. Por. wyrok SA we Wrocławiu z 19.10.2022 r., sygn. II AKa 372/21 oraz wyrok SA w Warszawie z 13.03.2023 r., sygn. II AKa 114/22.

⁵ Zob. postanowienie SN z 4.12.2012 r., sygn. V KK 275/12.

⁶ Zob. *Sprawca wypadku na Trasie Łazienkowskiej oskarżony. Łukaszowi Ż. grozi 30 lat pozbawienia wolności*, komunikat prasowy Prokuratury Okręgowej w Warszawie z 26.03.2025 r., <https://www.gov.pl/web/po-warszawa/sprawca-wypadku-na-trasie-lazienkowskiej-oskarzony>

żywej dyskusji społecznej o skutecznym egzekwowaniu obowiązującego prawa celem zapobiegania najpoważniejszym przestępstwom komunikacyjnym⁷ oraz stanie bezpieczeństwa na drogach⁸. Społeczne zainteresowanie sposobami radzenia sobie przez instytucje państwa z „piratami drogowymi” stało się impulsem dla agend rządowych, by postulować zmiany w prawie karnym, w tym – jak pierwotnie sygnalizowano – stworzyć z „zabójstwa drogowego” nową kategorię prawną⁹.

Propozycje penalizacji zabójstwa drogowego rozumianego najbardziej dosłownie zmaterializowały się w przedłożonym w Sejmie 30 października 2024 r. projekcie nowelizacji Kodeksu karnego¹⁰. Grupa posłów proponowała wprowadzenie do ustawy karnej nowego typu czynu zabronionego pod groźbą kary (art. 173a) o treści:

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 wolności¹¹.

Propozycja miała zostać obudowana zmianami wynikowymi, polegającymi na dodaniu odesłania do art. 173a w art. 178 § 1 k.k., zaostrzającego odpowiedzialność karną sprawców omawianego czynu, łącznie z rozszerzeniem zakresu normowania

lukaszowi-z-grozi-30-lat-pozbawienia-wolnosc [dostęp: 16.10.2025 r.]; *Akt oskarżenia przeciwko Sebastianowi M.*, komunikat prasowy Prokuratury Okręgowej w Katowicach z 15.07.2025 r., <https://www.gov.pl/web/po-katowice/akt-oskarzenia-przeciwko-sebastianowi-m> [dostęp: 16.10.2025 r.].

⁷ Zob. *Debata: zabójstwo drogowie. Czy wyższe kary powstrzymają bandytów*, Kanał Zero z 9.10.2024 r., <https://www.youtube.com/live/AsNuTnBbhFY?si=O9cFr2xbj5RMmYlz> [dostęp: 16.10.2025 r.].

⁸ Zob. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2023 r., druk sejmowy nr 422, Sejm X kadencji, <https://www.sejm.gov.pl/sejm10.nsf/PrzebiegProc.xsp?nr=422> [dostęp: 16.10.2025 r.].

⁹ “Pracujemy także nad wprowadzeniem do naszego porządku prawnego nowego rodzaju przestępstwa, jest to zabójstwo drogowie. Prowadzę uzgodnienia przede wszystkim z Ministerstwem Sprawiedliwości i ekspertami, żeby skutecznie wprowadzić rodzaj przepisu, który funkcjonuje w innych krajach UE” – oświadczył minister infrastruktury Dariusz Klimczak, zob. *Minister infrastruktury zapowiada zmiany w prawie. Chodzi o zabójstwo drogowie*, Radio dla Ciebie z 11.10.2024 r., https://www.rdc.pl/aktualnosc/polska/zabojstwo-drogowe-kiedy-jest-wypadek-kodeks-karny-pijany-kierowca-prawo_zPtY7NY0Wtx5DFQUM9kN [dostęp: 16.10.2025 r.]; zob. *Bezpieczeństwo na drogach – propozycje zmian w prawie*, komunikat prasowy Ministerstwa Sprawiedliwości z 15.11.2024 r., <https://www.gov.pl/web/sprawiedliwosc/bezpieczenstwo-na-drogach--propozycje-zmian-w-prawie> [dostęp: 16.10.2025 r.].

¹⁰ Zob. poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny z 30.10.2024 r., Sejm X kadencji, <https://orka.sejm.gov.pl/Druki10ka.nsf/dok?OpenAgent&10-020-263-2024> [dostęp: 16.10.2025 r.].

¹¹ Zob. poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny, druk nr 830, Sejm X kadencji, przebieg procesu legislacyjnego, <https://www.sejm.gov.pl/Sejm10.nsf/PrzebiegProc.xsp?nr=830> [dostęp: 16.10.2025 r.].

art. 178 § 1 k.k. na sprawców kierujących pojazdem bez wymaganych uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień. Ponadto projekt wprowadzał obligatoryjne orzeczenie przypadku pojazdu (art. 178 § 3 k.k.) również w stosunku do kierujących pojazdem bez wymaganych uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień. Propozycją objęte było też rozszerzenie zakresu normowania przestępstwa formalnego z art. 178a § 1 k.k. i penalizacja działań prowadzących pojazd bez uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień oraz rozszerzenie typu kwalifikowanego przez wcześniejsze skazanie z art. 178a § 4 także na prawomocne skazanie za przestępstwo określone w proponowanym art. 173a. Dodatkowo projekt wprowadzał do art. 178a k.k. nowy § 6 z obligatoryjnym przypadkiem pojazdu w stosunku do sprawców prowadzących pojazd bez posiadania uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień, z możliwością odstąpienia od orzeczenia przypadku tylko w wyjątkowych okolicznościach¹².

Przedłożenie nie zostało skierowane do dalszego procedowania – odrzucono je już w pierwszym czytaniu na posiedzeniu Sejmu¹³. Bezpośrednią przyczyną odrzucenia projektu była krytyczna ekspertyza legislacyjna, cytowana na posiedzeniu Sejmu¹⁴, ukazująca wiele mankamentów i błędów, jakimi obarczone były projektowane przepisy¹⁵.

W niniejszych rozważaniach przyjrzymy się, w jaki sposób materia tzw. zabójstwa drogowego miała zostać uregulowana w Kodeksie karnym oraz jakimi warunkami było obarczone procedowane w Sejmie przedłożenie. Propozycje zostaną poddane analizie dogmatycznej, uwzględniającej powszechnie akceptowane reguły

¹² Zob. M. Małecki, *Przypadek pojazdu wg populistów: niekonstytucyjna represja i językowe oszustwo*, *Dogmaty Karnisty* z 15.02.2022 r., <https://www.dogmatykarnisty.pl/2022/02/przypadek-pojazdu-wg-populistow/> [dostęp: 16.10.2025 r.]; M. Wiktorek, *Przypadek pojazdu – ŁACZY NAS KARNE z dr. hab. Januszem Raglewskim, prof. UJ*, *Karne24.com* z 25.03.2024 r., <https://karne24.com/przypadek-pojazdu/> [dostęp: 16.10.2025 r.]; M. Małecki, *Prof. Małecki: Przypadek pojazdu powinien przepaść*, *Rzeczpospolita* z 14.03.2024 r., <https://www.rp.pl/opinie-prawne/art39988221-prof-malecki-przypadek-pojazdu-powinien-przepasc> [dostęp: 16.10.2025 r.]; M. Ciarka, *Konfiskata pojazdu w świetle przepisów prawa karnego*, „Paragraf na Drodze” 2024, nr 4, s. 27–43, <https://ejournals.eu/czasopismo/paragraf-na-drodze/artukul/konfiskata-pojazdu-w-swietle-przepisow-prawa-karnego> [dostęp: 16.10.2025 r.].

¹³ Zob. głosowanie nad poselskim projektem ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny z 30.10.2024 r., Sejm X kadencji, <https://www.sejm.gov.pl/Sejm10.nsf/Glosowanie.xsp?posiedzenie=30&glosowanie=24> [dostęp: 16.10.2025 r.].

¹⁴ Zob. 29. posiedzenie Sejmu X kadencji – retransmisja, godz. 21:56:30, https://sejm.gov.pl/Sejm10.nsf/transmisja.xsp?documentId=86F689F2064D814BC1258C36003ABB16&symbol=STENOGRAM_TRANSMISJA [dostęp: 16.10.2025 r.].

¹⁵ Zob. M. Małecki, P. Banaśkiewicz, K. Bielak, K. Hejnar, B. Joniak, Ł. Kraj, L. Orzechowska, K. Szajor, J. Tomaszek, H. Trzciniński, M. Wójcik, *Zabójstwo drogowe. Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny z 30.10.2024 r.*, *SH-020-263/24, Sejm X kadencji*, ekspertyza z 15.11.2024 r., <https://kipk.pl/ekspertyzy/zabojstwo-drogowe-poselski-projekt-ustawy/> [dostęp: 16.10.2025 r.]. Niniejszy artykuł stanowi rozbudowaną wersję argumentacji zaprezentowanej przez nas w ekspertyzie.

wykładni w kontekście systemowej spójności prawa karnego¹⁶. Należy zauważyć, że polepszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego było celem kolejnych nowelizacji rozpatrywanych w Sejmie w 2025 r.¹⁷. Krytyczna analiza omawianego przedłożenia może mieć zatem wpływ na debatę o zabójstwie drogowym i jego ewentualnym skodyfikowaniu w odrębnym przepisie. Pozwoli także uniknąć w przyszłości błędów legislacyjnych i merytorycznych, gdyby podejmowane były próby stypizowania w Kodeksie karnym czynu polegającego na skrajnie niebezpiecznym prowadzeniu pojazdu mechanicznego, w następstwie którego doszło do śmierci człowieka objętej przez sprawcę zamiarem ewentualnym, który to czyn ma być zagrożony surową sankcją zbliżoną do zbrodni zabójstwa. Przeprowadzone analizy mogą także rzucić nieco światła na dyskusję o kwalifikacji prawnej najbardziej szokujących zdarzeń z udziałem kierujących pojazdami, w ramach której możliwe jest uznanie działań kierującego za powodowanie śmierci człowieka z zamiarem ewentualnym.

2. Problem doboru znamion

Kluczowym znamieniem przepisu proponowanego w poselskim przedłożeniu stało się określenie: „nie licząc się ze skutkami czynu”. Tak skonstruowane znamię budzi szereg zastrzeżeń. W pierwszej kolejności należy wypunktować, że we wskazanym sformułowaniu posłużono się znamieniem „skutki” w liczbie mnogiej. Zwrot ten w żaden sposób nie precyzuje, o jakie skutki czynu chodzi. Jednocześnie użycie liczby mnogiej jasno wskazuje na to, że nie chodzi wyłącznie o śmierć człowieka, która jest jedynie jednym (*singularis*) skutkiem omawianego czynu. Nieliczenie się ze skutkami (*pluralis*) dotyczyć więc musi zdecydowanie bogatszego spektrum następstw inkryminowanego zachowania, nie tylko tych określonych w przepisie typizującym jako „skutek stanowiący znamię czynu zabronionego” wg nomenklatury kodeksowej. Może to prowadzić do wniosku, że chodzi o jakiegokolwiek skutki zachowania opisanego w art. 173a, niekoniecznie polegające na powodowaniu śmierci człowieka.

Przykładowo, jeżeli sprawca liczy się z tym, że biorąc udział w nielegalnym wyścigu, może doprowadzić do wymuszenia pierwszeństwa na drodze i w rezultacie niegroźnej kolizji drogowej, to nie byłoby wówczas spełnione omawiane znamię (nieprawda, że sprawca „nie liczył się ze skutkami czynu”, gdyż się z nimi liczył). Wykluczona byłaby więc jego odpowiedzialność na podstawie tego

¹⁶ Na temat analizy dogmatycznej zob. P. Kardas, *Zbieg przepisów ustawy w prawie karnym. Analiza teoretyczna*, Warszawa 2011, s. 90 i n. Na temat zasad wykładni prawa karnego zob. K. Buchała, A. Zoll, *Polskie prawo karne*, Warszawa 1997, s. 63 i n.

¹⁷ Zob. rządowy projekt ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego z 3.07.2025 r., druk sejmowy nr 1451, Sejm X kadencji, <https://www.sejm.gov.pl/sejm10.nsf/druk.xsp?nr=1451> [dostęp: 16.10.2025 r.].

przepisu. Tak skonstruowane znamię zaprzeczało więc sensowi proponowanej nowelizacji, gdyż w bardzo prosty sposób sprawca mógł uwolnić się od odpowiedzialności karnej za skrajnie niebezpieczne zachowania na drodze.

W przepisie posłużono się sformułowaniem „skutki czynu”. Omawiany przepis nie precyzował, jak rozumieć „czyn”, z którego skutkami ma nie liczyć się jego sprawca. Kwestia ta okazuje się kluczowa z uwagi na szeroko zakreślone znamiona czasownikowe omawianego typu czynu zabronionego pod groźbą kary, które polegają na powodowaniu śmierci podczas prowadzenia pojazdu mechanicznego. „Czynem”, o którego skutki chodzi, jest więc nie jedynie „punktowe” powodowanie określonego skutku, lecz rozciągnięte w czasie „prowadzenie” pojazdu. Taki wniosek uzasadniony jest dogmatycznym rozumieniem pojęcia „czyn”¹⁸, który w tym kontekście powinien wskazywać na „cały” czyn zabroniony stypizowany w art. 173a, to znaczy „ten sam czyn” w sensie art. 11 § 1 k.k., a więc właściwą czynność sprawczą wyrażoną znamieniem czasownikowym¹⁹, a nie tylko jej fragment czy aspekt. Chodziło więc o skutki „całego” prowadzenia pojazdu – rozciągniętego w czasie zdarzenia historycznego²⁰ – a nie jedynie o wyodrębniony, jednostkowy skutek sprowadzający się do powodowania śmierci człowieka.

Dodatkowo wniosek taki wynika z kodeksowej specyfiki znamion budujących opisy przestępstw znamiennej skutkiem, w ramach których opis powodowania skutku koncentruje się na określeniu inkryminowanego skutku bez dookreślenia specyfiki samego zachowania sprawczego. Typowy zwrot wprowadzający taką penalizację to „powoduje” skutek²¹. Skoro w art. 173a zawarto bogatą charakterystykę czynu podlegającego karze w ramach tej ustawowej konstrukcji, polegającą na prowadzeniu pojazdu, i to w szczególnie kwalifikowanych okolicznościach (punkty 1–3 wg projektu nowelizacji), chodzić powinno o nieliczenie się sprawcy ze skutkami tak scharakteryzowanego, bogatego w znamiona czynu, o którym mowa w całym art. 173a.

Wziąwszy pod uwagę wskazane ustalenia, proponowany przepis po jego wejściu w życie okazałby się w pełni dysfunkcyjny, gdyż wystarczyłoby, aby sprawca liczył się z przynajmniej niektórymi skutkami czynu określonego w art. 173a w dowolnym momencie popełnianego czynu (np. skutkami prowadzenia pojazdu niesprowadzającymi się wyłącznie do powodowania śmierci człowieka), by w ten sposób uchronić się od zarzutu popełnienia czynu polegającego na nieliczeniu się ze skutkami czynu, jak o tym stanowił proponowany art. 173a.

¹⁸ Zob. W. Wróbel, A. Zoll, *Polskie prawo karne. Część ogólna*, Kraków 2014, s. 285–289.

¹⁹ Zob. P. Kardas, *Zbieg przepisów...*, op. cit., s. 138–141.

²⁰ Zob. M. Cieślak, *Polska procedura karna. Podstawowe założenia teoretyczne*, Warszawa 1984, s. 302.

²¹ Zob. R. Sarkowicz, *Wyrażanie przyczynowości w tekście prawnym (na przykładzie Kodeksu karnego z 1969 r.)*, Kraków 1989, s. 55 i n.; M. Bielski, *Kontrowersje w zakresie materialnego bądź formalnego charakteru przestępstwa nadużycia władzy (art. 231 § 1 k.k.)*, „Przegląd Sądowy” 2011, nr 9, s. 72–83.

Przepis pod wskazanymi względami był więc wadliwy konstrukcyjnie, w praktyce mógł przez to pozostać pusty, a poprzez to wykluczał realizację celów, o jakie chodziło projektodawcy.

3. *Problemy zamiaru ewentualnego*

Przystępując do analizy głównego znamienia „nie licząc się”, należy podkreślić, że generuje ono szereg poważnych zastrzeżeń prawnych, istotnych wątpliwości wykładniczych i znaczących niespójności na gruncie obowiązującego systemu prawa karnego materialnego. Rozpocząć należy od intencji projektodawców wyrażonej w słowach: „W projekcie ustawy proponuje się wprowadzenie szczególnego rodzaju przestępstwa tzw. «zabójstwa drogowego». Na podstawie nowych przepisów wymiar sprawiedliwości mógł przyjąć, że sprawca zabójstwa w ruchu komunikacyjnym (lądowym, wodnym lub powietrznym) działał umyślnie, jeżeli kierował pojazdem w stanie nietrzeźwym lub będąc odurzonym i było mu obojętne czy inni uczestnicy ruchu komunikacyjnego przeżyją jego jazdę w takim stanie”²² (podkr. Autorzy).

Projektodawca wskazał wprost, że chodzi o sytuację, gdy sprawcy „było obojętne”, czy inni uczestnicy ruchu przeżyją jego jazdę. Kryterium obojętności nawiązuje do koncepcji obojętności przedstawiciela Krakowskiej Szkoły Prawa Karnego W. Woltera, opisaney przed laty w doktrynie prawa karnego²³ i stosowanej współcześnie dość powszechnie przez sądy²⁴. Konstrukcja obojętności to dogmatyczne wyjaśnienie znamienia „godzić się” użytego w art. 9 § 1 k.k., określającego tzw. zamiar wynikowy (ewentualny) jako jedną z odmian umyślności²⁵. Jednak użycie przez projektodawcę odmiennego znamienia w proponowanym art. 173a wywołuje wątpliwości odnośnie do jego rozumienia, zważywszy na to, że nie posłużono się pojęciem analogicznym do zamiaru wynikowego, tzn. „godząc się na skutki czynu”, lecz wprowadzono odmienne określenie: „nie licząc się ze skutkami

²² Zob. uzasadnienie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny z 30.10.2024 r., Sejm X kadencji, <https://orka.sejm.gov.pl/Druki10ka.nsf/dok?OpenAgent&10-020-263-2024> [dostęp: 16.10.2025 r.].

²³ Zob. W. Wolter, *Nauka o przestępstwie*, Warszawa 1973, s. 127; W. Wolter, *Z problematyki zamiarów przestępnych*, „Państwo i Prawo” 1981, nr 4, s. 41–42.

²⁴ Zob. W. Wróbel, A. Zoll, *Polskie prawo...*, op. cit., s. 215. Zob. przykładowo: wyrok SN z 6.03.2008 r., sygn. III K 456/07; postanowienie SN z 9.07.2020 r., sygn. II K 394/19; wyrok SA we Wrocławiu z 26.09.2012 r., sygn. II AKa 218/12; wyrok SA w Katowicach z 24.09.2020 r., sygn. II AKa 128/20.

²⁵ Zob. A. Zoll, [w:] *Kodeks karny. Część ogólna. Tom I. Część I. Komentarz do art. 1–52*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Warszawa 2016, s. 154–156; J. Kulesza, [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. J. Kulesza, Warszawa 2025, s. 52–53; A. Marek, [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2010, s. 39–40; M. Małecki, *Kryteria przypisania zamiaru wynikowego. Uwagi na marginesie wyroku Sądu Apelacyjnego w Krakowie z 29 kwietnia 2013 r., II AKa 62/13*. „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2013, nr 3, s. 36 i n., <http://ruj.uj.edu.pl/xmlui/handle/item/10808>.

czynu”. Zabieg ten nie został w żadnym zakresie uzasadniony w projekcie nowelizacji.

Zaaplikowanie zasad wykładni zakazujących dokonywania wykładni synonimicznej²⁶ oraz uwzględnienie reguły *lege distinguente*²⁷ stawia pod znakiem zapytania deklarację, że w rzeczywistości chodzi tu o obojętność sprawcy na skutki czynu, skoro celowo posłużono się innym pojęciem niż godzenie się, które występuje w Kodeksie karnym od początku jego obowiązywania i interpretowane jest dość powszechnie właśnie w kategoriach wolterowskiej obojętności²⁸. Użycie zupełnie nowego znamienia, nieznanego dotychczas ustawie karnej, wywołałoby konieczność dokonania jego wykładni, ta zaś musiałaby uwzględniać obecne już w ustawie karnej znamiona strony podmiotowej, zdeterminowane przez definicję z art. 9 k.k. Jeżeli omawiane znamię – w efekcie złożonych zabiegów wykładniczych – i tak miałyby być rozumiane identycznie jak godzenie się określone w art. 9 § 1 k.k., mielibyśmy tu do czynienia z błędem legislacyjnym polegającym na niezasadnym użyciu dwóch różnych pojęć na oznaczenie tego samego zjawiska.

Odróżnienie „nieliczenia się” (projektowany art. 173a) od „godzenia się” (art. 9 § 1 k.k.) prowadzi jednak do dalej idących, istotnych komplikacji. Zgodnie z art. 9 § 1 k.k. charakterystyka tzw. zamiaru wynikowego składa się z określenia tzw. sfery intelektualnej zamiaru oraz jego sfery wolicjonalnej: „przewidując możliwość jego popełnienia na to się godzi”²⁹. Jednak w proponowanym art. 173a projektodawca posłużył się wyłącznie znamieniem „nie licząc się”, bez uwzględnienia komponentu intelektualnego (przepis nie operuje określeniem: „przewidując możliwość nie liczy się ze skutkami czynu” bądź analogicznym, na wzór art. 9 § 1 k.k.). Rodzi to istotne wątpliwości dotyczące rozumienia wskazanego pojęcia jako faktycznie wprowadzającego do treści przepisu znamię umyślności, gdyż – o czym będzie jeszcze mowa niżej – na gruncie tak sformułowanego przepisu możliwa jest właśnie jego z gruntu odmienna interpretacja.

Po pierwsze, brak powiązania znamienia „nieliczenia się” z informacją o sferze intelektualnej sprawcy (kontekst systemowy art. 9 § 1 k.k.) może wskazywać na to, że w przepisie tym chodziło o nieliczenie się sprawcy ze skutkami czynu bez względu na to, czy sprawca je przewiduje, czy nie. Tak rozumiane znamię wprowadzałoby do przepisu znamię nieumyślności: sprawca nie liczy się ze skutkami

²⁶ Zob. R. Michalczak, M. Pach, *Zakazy wykładni synonimicznej i homonimicznej*, [w:] *Argumenty i rozumowania prawnicze w konstytucyjnym państwie prawa. Komentarz*, red. M. Florczak-Wątor, A. Grabowski, Kraków 2021, s. 510–512, <https://books.akademicka.pl/publishing/catalog/book/248/chapter/4699> [dostęp: 16.10.2025 r.].

²⁷ Zob. A. Grabowski, J. Holocher, M. Krzemiński, *Lege non distinguente nec nostrum est distinguere*, [w:] *Argumenty...*, op. cit., s. 527, <https://books.akademicka.pl/publishing/catalog/book/248/chapter/4700> [dostęp: 16.10.2025 r.].

²⁸ Zob. K. Burdziak, *Aspekt wolicjonalny zamiaru bezpośredniego i ewentualnego – rozważania na tle kwalifikowanych typów przestępstwa zabójstwa*, „Prawo w Działaniu” 2020, nr 43, s. 111–130.

²⁹ Zob. W. Wróbel, A. Zoll, *Polskie prawo...*, op. cit., s. 214.

czynu, ponieważ w ogóle ich nie przewiduje lub też ignoruje je w swoich kalkulacjach jako np. mało prawdopodobne. Nie mielibyśmy więc do czynienia z żadnym „zabójstwem drogowym”, lecz odpowiedzialnością karną za czyn nieumyślny. Proponowany przepis był więc w tym ujęciu wprost sprzeczny z deklaracjami projektodawców ujawnionymi w uzasadnieniu. Wskazane zastrzeżenia ujawniają poważne wady legislacyjne i koncepcyjne, jakimi obarczony był proponowany przepis, wprowadzający na grunt ustawy karnej co najmniej istotny zamęt terminologiczny.

Kontynuując wątek strony podmiotowej omawianego czynu, należy podkreślić, że projektodawca posłużył się w art. 173a konwencją językową charakterystyczną dla typu nieumyślnego w kontekście pozbawiania życia człowieka. W proponowanym przepisie kryminalizował bowiem „powodowanie śmierci człowieka”. Jest to sformułowanie pojawiające się nie w art. 148 k.k., gdzie mowa o zabójstwie, lecz w art. 155 k.k., kryminalizującym nieumyślne spowodowanie śmierci człowieka, a także np. w art. 177 k.k. („powoduje wypadek” z nieumyślnym następstwem śmiertelnym). W przepisie nie użyto określenia „zabija”, charakterystycznego dla umyślnych typów skutkowych, lecz posłużono się znamieniem charakterystycznym dla typów nieumyślnych. Stwarzało to dodatkowe trudności interpretacyjne w zakresie przesądzenia o stronie podmiotowej czynu, ponieważ użycie tego sformułowania umiejscawiało przepis w określonym kontekście systemowym – poczet typów nieumyślnych. Zważywszy na to, że przepis nie operował nawiązaniem do intelektualnego komponentu mentalnego („przewiduje możliwość”), był on pod tym względem nietransparentny, wprowadzał terminologiczny chaos i nie ujawniał w dostateczny sposób rzeczywistych intencji projektodawców.

Wykładnia określenia „nie licząc się” nie prowadzi do uzyskania jednoznacznych rezultatów na gruncie językowych reguł wykładni³⁰. *Słownik języka polskiego PWN* pod hasłem „liczyć się” umieszcza następującą definicję: „1. «być liczonym, obliczanym», 2. «mieć znaczenie, być brany pod uwagę» 3. «brać coś pod uwagę, uwzględniać w swoich planach» 4. *pot.* «rozliczać się»,³¹. Z kolei *Inny słownik języka polskiego* wskazuje: „Jeśli ktoś liczy się z czymś, to bierze to pod uwagę”³². *Współczesny słownik języka polskiego* pod hasłem „liczyć się” podaje: „uwzględniać w swoim działaniu, postępowaniu dodatkowe czynniki, nie lekceważyć kogoś lub czegoś”³³. Szczegółne znaczenie ma definicja z pkt 2 i 3 *Słownika języka polskiego PWN* – skoro „liczyć się” to „być brany pod uwagę”, to zanegowane sformułowanie „nie licząc się ze skutkami czynu” rozumiane być powinno jako „sprawca nie bierze pod uwagę skutków czynu”. Na gruncie definicji *Współczesnego słownika języka polskiego* otrzymujemy zaś negację: „nie uwzględniać

³⁰ Zob. M. Zieliński, *Wykładnia prawa. Zasady, reguły, wskazówki*, Warszawa 2012, s. 336 i n.

³¹ Zob. *Słownik języka polskiego PWN*, <https://sjp.pwn.pl/slowniki/liczy%C4%87%20si%C4%99.html> [dostęp: 16.10.2025 r.].

³² Zob. *Inny słownik języka polskiego*, red. M. Bańko, Warszawa 2000, s. 766.

³³ Zob. *Współczesny słownik języka polskiego*, red. B. Dunaj, Warszawa 2007, s. 755.

w swoim działaniu”, „lekceważyć coś”, czyli sprawca prowadzący pojazd nie uwzględnia skutków swojego czynu, lekceważy je. Jak widać, określenia te mogą być rozumiane w ten sposób, że sprawca nie formułuje żadnej wewnętrznej opinii na temat możliwych skutków, do jakich doprowadza jego zachowanie; nie określa sobie w myślach, czy chciałby, żeby one wystąpiły, czy wręcz przeciwnie; przewiduje ich zaistnienie, lecz je lekceważy bądź lekceważy je, gdyż sądzi, że są mało prawdopodobne, nie zdarzą się, nie obchodzą go itp. Można wręcz twierdzić, że sprawca po prostu nie myśli w jakiś szczególny sposób o rezultatach swojego czynu.

Z jednej strony da się więc twierdzić, że omawiane znamię to analogon godzenia się, a więc zamiar ewentualny z art. 9 § 1 k.k. (sprawca ani chce, ani nie chce, by doszło do popełnienia czynu zabronionego, mimo że przewiduje realne ryzyko wystąpienia skutku³⁴). Argumentów za uznaniem, że zwrot „nie licząc się ze skutkami swego czynu” to zamiar ewentualny w rozumieniu art. 9 § 1 k.k. dostarcza także uzasadnienie projektu art. 173a, w którym czytamy: „osoba, która nietrzeźwa, odurzona wsiadła za kierownicę i brała udział w wypadku śmiertelnym, jeszcze na etapie włożenia kluczyka do stacyjki auta zgodziła się na to, że swoim zachowaniem mogła doprowadzić do czyjejś śmierci, nawet jeśli nie chciała zrobić tego celowo”³⁵ (podkr. Autorzy). Użycie zwrotu „zgodziła się”, który brzmi podobnie do „godzi się” z art. 9 § 1 k.k. oraz przeciwstawienie go pojęciu „chciała” wskazywałoby, że projektodawcy mieli na myśli zamiar ewentualny.

W tym ujęciu należy jednak zauważyć, że projekt nie rozwiązuje żadnego realnego problemu, gdyż już w obecnym stanie prawnym istnieje możliwość skazania sprawcy za zabójstwo zagrożone nawet dożywotnim pozbawieniem wolności, o ile uda się wykazać, że chciał lub godził się na skutek śmiertelny w rozumieniu art. 9 § 1 k.k. Z różnorodnych powodów ustalenia w tym przedmiocie okazują się wyjątkowo problematyczne, zaś utożsamienie nowego przepisu z typem umyślnym znamienym zamiarem wynikowym powieliłoby bez żadnych zmian wskazane trudności, zarazem ograniczając odpowiedzialność karną za zabójstwo tylko do kilku sytuacji wyszczególnionych w proponowanym art. 173a w punktach 1–3. W tym ujęciu proponowana nowelizacja wydaje się zbędna w kontekście celów kryminalno-politycznych – udowodnienie godzenia się sprawcy na skutek pozwala już dziś skazać go za zabójstwo, a bez wykazania, że chciał lub godził się na skutek, przyjęcie umyślności nie byłoby możliwe ani na gruncie obowiązującego art. 148 k.k., ani pod rządami nowego art. 173a. Utożsamianie nieliczenia się z godzeniem niczego by w tym zakresie nie zmieniło.

³⁴ Zob. W. Wolter, *Z problematyki odpowiedzialności karnej na podstawie kodeksu z 1969 r.*, „Palestra” 1969, nr 8, s. 8–30.

³⁵ Zob. uzasadnienie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny z 30.10.2024 r., Sejm X kadencji, <https://orka.sejm.gov.pl/Druki10ka.nsf/dok?OpenAgent&10-020-263-2024> [dostęp: 16.10.2025 r.].

Z drugiej strony można jednak utrzymywać, że określenie „nie licząc się” nie wskazuje jednoznacznie na dostateczny poziom przewidywania możliwości nastąpienia skutku, który wymagany jest dla przyjęcia kodeksowego godzenia się zeterminowanego art. 9 § 1 k.k. ani też nie jest klasycznym „godzeniem się” w rozumieniu wolicjonalnym. Otrzymujemy więc zmodyfikowane znamię quasigodzenia się odbiegające od jego rozumienia określonego w części ogólnej Kodeksu karnego, co wywołałoby problem określenia relacji tak sformułowanego typu czynu zabronionego do definicji umyślności, a także zaliczenia go w poczet typów rozdzielonych dychotomicznie na typy umyślne i typy nieumyślne w myśl art. 8 k.k. Skoro więc, zgodnie z art. 9 § 1 k.k., zamiar ewentualny ma postać przewidywania możliwości popełnienia czynu zabronionego (na płaszczyźnie intelektualnej) i godzenia się (na płaszczyźnie woluntatywnej), to znamię strony podmiotowej „nie liczenia się z konsekwencjami własnego czynu” należałoby traktować jak nową postać zamiaru. Ta nowa postać zamiaru zostałaby wprowadzona jedynie w części szczególnej prawa karnego w jednym typie czynu zabronionego, nie zaś w części ogólnej. Jednak bez zmiany art. 9 k.k. wprowadzenie nowej postaci zamiaru, obcej dla polskiej kodyfikacji karnej – pomijając już w tym miejscu kwestię zasadności takiej nowelizacji – naruszałoby stabilność systemową prawa karnego.

Można również utrzymywać, że omawiane znamię koduje zupełnie inną postać strony podmiotowej czynu, stanowiącą swoiste *novum* w strukturze stanów mentalnych przyjmowanych w systemie polskiego prawa karnego, a więc nie określa jednoznacznie, czy mamy tu do czynienia z zamiarem wynikowym, quasizamiarem, zamiarem pośrednim, czy raczej fikcją zamiaru bądź swoistą klauzulą nieumyślności itd. A jeśli tak, proponowana nowelizacja powinna być obudowana zdecydowanie szerszym wywodem objaśniającym, w jaki sposób rozumieć ten nowatorski konstrukt.

Wszystkie wskazane wątpliwości musiałyby zostać przewyżczone dopiero po wejściu w życie nowelizacji w ramach skomplikowanych zabiegów wykładniczych, co z pewnością wywołałoby nieprzewidywalne konsekwencje praktyczne związane z daleko idącymi rozbieżnościami interpretacyjnymi. Wziąwszy to pod uwagę, należy stwierdzić, że proponowany przepis operujący sformułowaniem „nie licząc się ze skutkami czynu” nie mógł zostać zaakceptowany.

4. Problemy domniemania zamiaru

Projektowany przepis można było rozumieć w jeszcze inny sposób, a mianowicie jako wprowadzenie do art. 173a swoistego domniemania zamiaru, uzależnionego od wystąpienia określonych okoliczności faktycznych. Domniemanie miałoby charakter wzruszalny i przeciwdowód zamiaru musiałby przeprowadzić sam oskarżony³⁶.

³⁶ Zob. M. Żbikowska, *Ciężar dowodu w polskim procesie karnym*, Warszawa 2019, s. 413.

Projektodawca swój zasadniczy zamiar w tym zakresie ujawnił w następujących słowach: „Na podstawie nowych przepisów wymiar sprawiedliwości będzie mógł założyć, że osoba, która nietrzeźwa, odurzona wsiadła za kierownicę i brała udział w śmiertelnym wypadku, jeszcze na etapie włożenia klucza do stacyjki auta zgodziła się na to, że swoim zachowaniem mogła doprowadzić do czyjejś śmierci, nawet jeżeli nie chciała tego zrobić celowo”³⁷ (podkr. Autorzy).

Abstrahując od kwestii kontrfaktyczności wskazanego „założenia” (np. niekiedy osoba nietrzeźwa właśnie przez swój stan nie jest w stanie przewidywać skutków czynu, nie są one objęte umyślnością), należy wskazać, że projektodawca zdawał się w ten sposób zmierzać do usankcjonowania domniemania, iż osoba nietrzeźwa lub odurzona, która w takim stanie prowadzi pojazd mechaniczny, przewiduje (na płaszczyźnie intelektualnej) oraz godzi się (płaszczyzna woluntatywna) na to, że może spowodować wypadek o skutku śmiertelnym. Przepis wprowadzał więc dwa domniemania wzruszalne: pierwsze, iż osoba nietrzeźwa lub odurzona, która prowadzi pojazd mechaniczny, przewiduje możliwość spowodowania wypadku śmiertelnego; oraz drugie, w myśl którego osoba taka godzi się na spowodowanie przedmiotowego skutku.

Tym samym przyjęć należałoby w zasadzie w każdym przypadku, że osoba wypełniająca znamiona przedmiotowe z art. 173a działała w sposób umyślny w zamiarze ewentualnym. Sformułowanie „nie licząc się ze skutkami czynu”, w kontekście intencji ujawnionych w uzasadnieniu projektu, można byłoby rozumieć w zasadzie jako: „chyba że przewidywał możliwe skutki swojego czynu i podjął działania mające na celu im zapobiec”, przy czym wykazanie podjęcia tych działań spoczywałoby na sprawcy. Projektodawca posłużył się zaś taką a nie inną konstrukcją językową, w formie negacji, gdyż chciał podkreślić, że w przypadku osoby nietrzeźwej bądź odurzonej, która prowadzi pojazd mechaniczny, sam fakt „nieliczenia się z konsekwencjami” (braku określenia stosunku swojej woli do potencjalnych skutków) stwarza możliwość przyjęcia zamiaru ewentualnego bez rozpatrywania płaszczyzny intelektualnej, obligatoryjnej w innych przypadkach typów umyślnych, zgodnie z art. 9 k.k. W ten sposób, jeżeli kierowca nie zmanifestował obiektywnie woli uniknięcia skutku śmiertelnego, domniemywać możemy, że działał on w sposób umyślny – ten swoisty stan obojętności uaktywnia wprowadzone domniemanie w przedmiocie płaszczyzny intelektualnej. Jedyną formą uwolnienia się od odpowiedzialności karnej (na gruncie analizowanego przepisu) przez nietrzeźwego lub odurzonego sprawcę wypadku ze skutkiem śmiertelnym byłoby wykazanie, że podjął odpowiednie działania mające na celu zapobiec skutkom (np. jechał z wyjątkowo niską prędkością) bądź też, że w ogóle nie miał możliwości

³⁷ Zob. uzasadnienie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny z 30.10.2024 r., Sejm X kadencji, <https://orka.sejm.gov.pl/Druki10ka.nsf/dok?OpenAgent&10-020-263-2024> [dostęp: 16.10.2025 r.].

przewidzenia zaistniałego skutku, na co musiałby sam dostarczyć przekonujące dowody.

Jakkolwiek znaleźć można w prawie karnym rozwiązania legislacyjne operujące konstrukcją domniemania, np. dowód prawdy w przypadku przestępstwa zniesławienia (art. 213 § 2 *in fine* k.k.), to jednak należy zauważyć, że procesowe przeniesienie ciężaru dowodu jest tam spowodowane praktyczną kwestią dowodową związaną z dowodzeniem okoliczności pozytywnej i trudnościami w dowiedzeniu okoliczności negatywnej³⁸. Wydaje się jednak, że sytuacja ruchu drogowego, świadomości i zamiaru kierującego pojazdem to odmienny kategoriałnie przypadek, w ramach którego istnieje możliwość pozytywnej weryfikacji, że sprawca, prowadząc pojazd w stanie nietrzeźwości i powodując śmierć człowieka, działał z zamiarem ewentualnym bądź też z zamiarem takim nie działał. Oczywiście jest, że ze względu na charakter strony podmiotowej jest to zawsze trudniejsze niż udowadnianie przesłanek odpowiedzialności karnej o charakterze obiektywnym, ponieważ „nie da się wejść do głowy sprawcy”³⁹, jednak dowód taki nie jest pragmatycznie niemożliwy i ustalenia dotyczące strony podmiotowej wielu typów czynu zabronionego, popełnianych także w ruchu lądowym (np. w ramach art. 173 § 1 k.k.), są czynione w tysiącach spraw karnych. Rozciąganie wskazanych domniemań na kolejne typy czynów zabronionych, a już w szczególności na ich stronę podmiotową, jest bardzo niebezpieczne i może prowadzić do poważnego ograniczenia funkcji gwarancyjnej prawa karnego⁴⁰.

Wymaganie, by to sprawca musiał udowadniać, że mimo iż wypił alkohol, wszedł do samochodu i spowodował śmierć człowieka, to jednak nie godził się na skutek śmiertelny, a w razie braku przeciwdowodu grozi mu za ten czyn minimum 18 lat pozbawienia wolności, nie jest możliwe do pogodzenia z zasadami demokratycznego państwa prawnego, w szczególności regułą, że ciężar udowadniania winy sprawcy spoczywa na oskarżycielu⁴¹.

5. Problemy dysproporcji kar

Przyjmując założenie, że w projektowanym art. 173a chodziło o klasyczne godzenie się sprawcy na skutki popełnianego czynu (typ umyślny popełniany z zamiarem wynikowym), ujęcie takie generowałoby trudno akceptowalne konsekwencje w sferze kar grożących za umyślne pozbawienie człowieka życia.

³⁸ Zob. J. Raglewski, [w:] *Kodeks karny. Część szczególna. Tom II. Część II. Komentarz do art. 212–277d*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Warszawa 2017, s. 63; A. Muszyńska, [w:] *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz*, red. J. Giezek, Warszawa 2021, s. 769; J. Piórkowska-Flieger, [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. T. Bojarski, Warszawa 2016, s. 622.

³⁹ Zob. J. Giezek, *Świadomość sprawcy czynu zabronionego*, Warszawa 2013, s. 205–206.

⁴⁰ Zob. M. Bojarski, J. Giezek, Z. Sienkiewicz, *Prawo karne materialne. Część ogólna i szczególna*, Warszawa 2020, s. 33.

⁴¹ Zob. P. Hofmański, S. Waltoś, *Proces karny. Zarys systemu*, Warszawa 2023, s. 267.

Gdy ustawodawca w znamionach czynu zabronionego jasno określa stronę podmiotową czynu, to do realizacji danego czynu zabronionego może dojść wyłącznie wówczas, gdy określona w przepisie strona podmiotowa zostaje zrealizowana. Dla przykładu w ramach podżegania (art. 18 § 2 k.k.) sformułowanie „kto chcąc” oznacza, że można je popełnić tylko w zamiarze bezpośrednim⁴². Z kolei zwrot „kto w zamiarze” określający umyślność przy usiłowaniu (art. 13 § 1 k.k.) umożliwia jego popełnienie w obu postaciach zamiaru⁴³. Kierując się tą zasadą należałoby przyjąć, że z uwagi na brzmienie przepisu, przestępstwo z proponowanego art. 173a można byłoby popełnić tylko w zamiarze ewentualnym. To zaś prowadzi do oczywistej niespójności systemowej i absurdów w sferze wymiaru kary, których nie da się pogodzić z żadnym systemem aksjologicznym.

Po pierwsze, tzw. zabójstwo drogowe, czyli spowodowanie śmierci człowieka w zamiarze ewentualnym, zagrożone byłoby wyższą sankcją niż zabójstwo typu podstawowego z art. 148 § 1 k.k. popełnione w zamiarze bezpośrednim. W korzystniejszej sytuacji byłby więc sprawca, który chce zabić człowieka, niż sprawca, który nie chce śmierci, a jedynie nie liczy się ze skutkami czynu i powoduje w tym stanie rzeczy śmierć człowieka w rozumieniu projektowanego art. 173a.

Po drugie, jeśli sprawca pijany, odurzony lub prowadzący pojazd mimo cofnięcia uprawnień w warunkach określonych w art. 173a liczyłby się ze śmiercią człowieka i chciał jej spowodowania, nie wypełniłby znamion projektowanego przepisu, lecz jego zachowanie trzeba byłoby uznać za zabójstwo zwykłe z art. 148 § 1 k.k. Czyn ten, znamienny bardziej karygodną postacią zamiaru, zagrożony byłby jednak w dolnej granicy ustawowego zagrożenia niższą sankcją niż proponowany art. 173a.

Po trzecie, sprawcy „zabójstwa drogowego” bardziej opłacałoby się przyznać, że celowo najechał na uczestnika ruchu, a więc działał z zamiarem bezpośrednim (art. 148 § 1 k.k.), gdyż wówczas groziłaby mu istotnie niższa sankcja niż w przypadku skazania za czyn z art. 173a. Dysproporcja sankcji wynika w omawianych sytuacjach nie jedynie z dolnej granicy ustawowego zagrożenia karą przewidzianego w art. 173a (co najmniej 12 lat), lecz także ze skutków zastosowania do omawianej regulacji nadzwyczajnego obostrzenia dolnej granicy sankcji, proponowanego w zmienianym art. 178 § 1 k.k. – o czym będzie jeszcze mowa niżej. W rezultacie przyznanie się do chęci zabicia człowieka poskutkowałoby zmniejszeniem grożącej sprawcy kary z lat 18 (*sic!*) na jedynie lat 10 pozbawienia wolności w dolnej granicy sankcji.

⁴² Zob. J. Majewski, [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. J. Majewski, Warszawa 2024, s. 174; V. Konarska-Wrzosek, [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. V. Konarska-Wrzosek, Warszawa 2023, s. 154; J. Giezek, K. Lipiński, [w:] *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, red. J. Giezek, Warszawa 2021, s. 189.

⁴³ Zob. L. Tyszkiewicz, [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, Warszawa 2016, s. 83; M. Mozgawa, [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Mozgawa, Warszawa 2015, s. 60; J. Giezek, [w:] *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, red. J. Giezek, Warszawa 2012, s. 119.

Projekt przewidywał usytuowanie dolnej granicy zagrożenia karą za czyn z art. 173a na poziomie 12 lat pozbawienia wolności. Wprowadzenie tego typu sankcji byłoby rażąco niespójne systemowo. W całym Kodeksie karnym występuje jedynie kilka typów czynu zabronionego zagrożonych takim wymiarem dolnej granicy kary. Projektodawca stwierdził zatem, że społeczna szkodliwość nowego typu czynu zabronionego była *in abstracto* porównywalna do zbrodni prawa międzynarodowego, tj. wojny napastniczej – art. 117 k.k., ludobójstwa czy zbrodni przeciwko ludzkości – art. 118 k.k., zamachu na życie i zdrowie jeńców wojennych lub ludności cywilnej – art. 123 k.k. oraz zamachu na prezydenta RP – art. 134 k.k. Co więcej, miał być to czyn surowiej karany od stosowania środków masowej zagłady, które to przestępstwo zagrożone jest karą od 10 lat pozbawienia wolności albo karą dożywotniego pozbawienia wolności (art. 120 k.k.) czy też surowiej od zamachu stanu (art. 127 k.k.). Nietrudno dostrzec, że istnieje istotna różnica w karzygodności przywołanych przestępstw w stosunku do proponowanego art. 173a, który miał z założenia penalizować działanie z zamiarem wynikowym, a nie z zamiarem bezpośrednim. Tak określona wysokość kary godziła w konstytucyjną zasadę proporcjonalności⁴⁴ oraz była niespójna systemowo, gdyż oderwana od wysokości kar związanych z dobrem prawnym w postaci życia i zdrowia człowieka oraz bezpieczeństwa w komunikacji, przewyższając sankcje przewidziane za ekstremalne przestępstwa z rozdziału XVI k.k.

Dodatkowo warto wspomnieć, że tak wysoka dolna granica sankcji była przez posłów uzasadniana jedynie koniecznością reakcji na niepokoje społeczne i zapotrzebowanie opinii publicznej. Wyartykułowano to w uzasadnieniu przedłożenia, pisząc: „Opinia publiczna oczekuje w tym względzie działań konkretnych, zmierzających do wyłączenia z przestrzeni publicznej osób, które łamią przepisy ruchu drogowego nie licząc się z żadnymi konsekwencjami”⁴⁵. Motywacja ta – w powiązaniu z proponowaną sankcją – była dowodem na stosowanie populizmu penalnego, który poza nośnymi hasłami nie rozwiązuje realnych problemów społecznych⁴⁶, w naszym przypadku w postaci zwalczania sprawców prowadzących pojazd pod wpływem różnego rodzaju środków odurzających, a także zapobiegania wypadkom powodowanym pod wpływem takich środków.

Rażącą niespójność systemową sankcji przewidzianej w proponowanym art. 173a pogłębiał powiązany z nim projekt nowelizacji art. 178 § 1 k.k. Kształt

⁴⁴ Zob. P. Tuleja, [w:] *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz*, red. P. Tuleja, Warszawa 2023, s. 120–123.

⁴⁵ Zob. uzasadnienie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny z 30.10.2024 r., Sejm X kadencji, <https://orka.sejm.gov.pl/Druki10ka.nsf/dok?OpenAgent&10-020-263-2024> [dostęp: 16.10.2025 r.].

⁴⁶ Zob. N. Daško, V. Konarska-Wrzošek, *Polityka kryminalna. Zarys problematyki*, Warszawa 2025, s. 13–14.

tego ostatniego przepisu raził sprzecznością z konstytucyjną zasadą proporcjonalności i prowadził do absurdalnych konsekwencji w sferze wymiaru kary w odniesieniu do art. 173a. Przyjrzyjmy się powodom takiego stanu rzeczy.

Przede wszystkim należy zauważyć, że każde wypełnienie znamion czynu zabronionego z art. 173a w dowolnym wariacie z punktów 1–3 miało oznaczać zarazem wypełnienie przesłanek z art. 178 § 1 k.k., gdyż katalogi określone w obu regulacjach były tożsame. Przeciwno takiemu rozwiązaniu należy podnieść zarzut podwójnego, automatycznego zaostrzenia odpowiedzialności karnej w oparciu o identyczną okoliczność faktyczną: po raz pierwszy stan nietrzeźwości lub inne przesłanki kwalifikujące zdarzenie jako czyn z art. 173a zaostrzałyby sankcję za jego popełnienie względem np. wypadku komunikacyjnego z art. 177 k.k. czy zabójstwa zwykłego z art. 148 § 1 k.k.; po raz drugi te same okoliczności automatycznie obostrzałyby dolną granicę zagrożenia w myśl art. 178 § 1 k.k. Realizując jakiegokolwiek znamiona z art. 173a (nietrzeźwość, odurzenie, brak uprawnień itd.), sprawca automatycznie podpadałby jednocześnie pod obligatoryjne zaostrzenie kary z art. 178 k.k., co sprawia, że nigdy nie byłoby możliwe wymierzenie mu kary w dolnej granicy zagrożenia przewidzianej w wymiarze 12 lat pozbawienia wolności (za wyjątkiem zastosowania instytucji nadzwyczajnego złagodzenia kary, co jednak mogłoby być utrudnione z uwagi na przyjmowaną przez obecny Kodeks zasadę konieczności obostrzenia kary w przypadku zbiegu podstaw do złagodzenia i obostrzenia kary, która wynika z art. 57 k.k.).

Taka konstrukcja prawna sprowadza się zatem do dezinformowania czytelnika Kodeksu karnego odnośnie ustawowego zagrożenia karą za czyn stypizowany w danym przepisie, gdyż podane w nim widełki sankcji są zawsze automatycznie obostrzone przez inną regulację mającą status tzw. okoliczności nadzwyczajnie obostrzającej wymiar kary, co oznacza, że sankcja jest *in abstracto* znacznie wyższa w dolnej granicy ustawowego zagrożenia, niż wskazuje na to proponowany art. 173a. Omawiana konstrukcja utrudnia adekwatne odczytanie tzw. normy sankcjonującej⁴⁷, a także uniemożliwia odróżnienie zwyczajnego i nadzwyczajnego wymiaru kary, które na gruncie projektowanego art. 173a w zw. z art. 178 k.k. zlewają się w jedną całość.

Przewidywane rozwiązanie zakładało obligatoryjne obostrzenie dolnej granicy zagrożenia o połowę, co wywindowałoby wskazaną sankcję na poziom co najmniej 18 lat pozbawienia wolności. Żaden przepis Kodeksu karnego nie przewiduje tak surowej sankcji za typ zasadniczy czy nawet kwalifikowany, uwzględniając zbrodnie wojenne, zbrodnie przeciwko ludzkości czy jakiegokolwiek zabójstwo z art. 148 k.k., popełniane z premedytacją, z motywacji zasługującej na szczególnie potępienie, w związku ze zgwałceniem i w sposób szczególnie okrutny. Można

⁴⁷ Zob. A. Zoll, *O normie prawnej z punktu widzenia prawa karnego*, „Krakowskie Studia Prawnicze” 1991, nr 23, s. 69 i n.

stwierdzić, że proponowany typ byłby swoistym „nadprzestępstwem”: poważniejszym niż ludobójstwo czy zamach terrorystyczny. Tak dobrane sankcje rodziły także chaos w zidentyfikowaniu podejścia ustawodawcy do oceny wartości kluczowych dóbr prawnych: zabicie człowieka przy użyciu pojazdu z zamiarem wynikowym byłoby – zdaniem autorów projektu – bardziej karygodne niż celowe zabicie trzech osób naraz w sposób szczególnie okrutny.

Zilustrujmy omawiane dysproporcje jeszcze innym przykładem: zdaniem projektodawcy bardziej karygodne i zagrożone surowszymi konsekwencjami karnymi miało być zabicie jednego człowieka w wyniku jazdy samochodem bez wymaganych uprawnień niż wjechanie ciężarówką w jarmark świąteczny w celu dokonania zamachu terrorystycznego i zabicie w ten sposób kilkudziesięciu osób. Jak widać, żadną miarą nie dało się uzasadnić granic sankcji przypisanych do omawianego przestępstwa w proponowanym projekcie.

6. *Problemy niespójności systemowych*

Kolejne zastrzeżenia budzi konstrukcja proponowanych okoliczności obciążających, wymienionych w art. 173a w punktach 1–3, tworzących swoisty multielementarny, wieloodmianowy typ formalno-skutkowy⁴⁸. Pierwsze dwie opcje (pkt 1 i 2 proponowanego art. 173a: „będąc w stanie nietrzeźwości”, „będąc pod wpływem środka odurzającego”) zawierały znamiona o charakterze formalnym – wystarczy „być” nietrzeźwym lub odurzonym. Trzecia i czwarta opcja (pkt 3 proponowanego art. 173a – „w wyniku prowadzenia pojazdu bez posiadania uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień do kierowania pojazdem”) była przesłanką o charakterze materialnym. Należałoby w tym ostatnim wypadku udowodnić specyficzny związek wynikania pomiędzy prowadzeniem pojazdu bez posiadania uprawnień albo mimo cofnięcia przedmiotowych uprawnień a spowodowaniem śmierci człowieka, na co wskazuje znamię „w wyniku” użyte w punkcie 3, którego nie ma w punktach 1 ani 2. Przyjęcie innego zapatrywania stanowiłoby przejaw niedopuszczalnej wykładni *per non est*⁴⁹.

Projektodawca próbował w jakiś sposób zmodyfikować kwestię obiektywnej przypisywalności skutku⁵⁰ poprzez wskazanie na gruncie proponowanego art. 173a pkt 3 dwóch istotnych reguł, których naruszenie – i to jako jedynych – miało doprowadzać w sensie prawnie doniosłym do skutku w postaci śmierci czło-

⁴⁸ Na temat klasyfikacji typologicznej przestępstw zob. M. Małecki, *Klasyfikacje przestępstw*, Pole Karne z 23.10.2024 r., <https://www.youtube.com/live/696Hfe2gW-o> [dostęp: 16.10.2025 r.].

⁴⁹ Zob. M. Krzeziński, O. Pogorzelski, *Zakaz wykładni per non est*, [w:] *Argumenty...*, op. cit., s. 556, <https://books.akademicka.pl/publishing/catalog/book/248/chapter/4703> [dostęp: 16.10.2025 r.].

⁵⁰ Zob. A. Zoll, *Okoliczności wyłączające bezprawność czynu*, Warszawa 1982; J. Giezek, *Przyczynowość oraz przypisanie skutku w prawie karnym*, Wrocław 1994; J. Majewski, *Prawnokarne przypisanie skutku przy zaniechaniu. Zagadnienia węzłowe*, Kraków 1997.

wieka (reguły te to zakaz prowadzenia pojazdu bez uprawnień lub mimo ich cofnięcia). Rozwiązanie to jest nieprawidłowe, ponieważ udowodnienie, że określony skutek śmiertelny wyniknął z naruszenia akurat tych dwóch wskazanych w przepisie reguł, byłoby w praktyce w zasadzie niemożliwe.

Przykładowo, najbardziej szokujące zdarzenia z udziałem piratów drogowych polegają na tym, że powodują oni śmierć na drodze „w wyniku” rażąco nadmiernej prędkości, udziału w wyścigach ulicznych, nieprawidłowego manewru, a nie w wyniku prowadzenia pojazdu mimo cofnięcia uprawnień. Być może do skutków tych dochodzi „podczas” prowadzenia pojazdu bez uprawnień czy też „w ramach” jazdy mimo braku uprawnień, jednak znamię „w wyniku” wymaga odtworzenia relacji przyczynowej i normatywnej między nieposiadaniem uprawnień a konkretnym skutkiem śmiertelnym. Sam brak uprawnień do prowadzenia pojazdu, jeżeli nie przełożył się na naruszenie innej, relewantnej w danej sytuacji reguły ostrożności, nie pozostaje ani w związku przyczynowym, ani w relacji sprawczej ze skutkiem śmiertelnym, co oznacza, że tak skonstruowany przepis pozostałby normą pustą.

Przy tej okazji warto wypunktować arbitralność doboru określonych okoliczności jako znamion nowego przestępstwa, wskazanych w projektowanym art. 173a punkty 1–3. Zagadką pozostaje, z jakiego powodu np. nadmierna prędkość pojazdu, która faktycznie może powodować i wielokrotnie powoduje zwiększone niebezpieczeństwo w ruchu drogowym, nie stanowiła okoliczności wprost kwalifikującej czyn, przesłanką taką był zaś sam formalny brak uprawnień lub ich cofnięcie, którego związek przyczynowy i normatywny ze skutkiem nie są w praktyce możliwe do odtworzenia.

W początkowej części uzasadnienia przedłożenia projektodawcy posłużyli się przykładem wypadku z autostrady A1 z udziałem Sebastiana M., pisząc: „Sytuacje takie miały miejsce na autostradzie A1, gdzie kierowca jadąc z prędkością ok. 300 km/h przyczynił się do śmierci całej rodziny”⁵¹. Z dotychczasowych ustaleń nie wynika jednak, by sprawca tego akurat czynu znajdował się w czasie zdarzenia pod wpływem alkoholu, środków odurzających lub też nie posiadał uprawnień⁵². Wręcz przeciwnie, akt oskarżenia skierowany do sądu obejmuje zarzut spowodowania wypadku ze skutkiem śmiertelnym z art. 177 k.k. bez dodatkowych

⁵¹ Zob. uzasadnienie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny z 30.10.2024 r., Sejm X kadencji, <https://orka.sejm.gov.pl/Druki10ka.nsf/dok?OpenAgent&10-020-263-2024> [dostęp: 16.10.2025 r.].

⁵² Zob. *Wypadek na A1 koło Piotrkowa Trybunalskiego. Prokuratura o ustaleniach rok po tragedii*, materiał prasowy TVN24.pl z 9.09.2024 r., <https://tvn24.pl/lodz/wypadek-na-a1-kolo-piotrkowa-trybunalskiego-prokuratura-o-ustaleniach-rok-po-tragedii-st8074892> [dostęp: 16.10.2025 r.]; *Sebastian M. po wypadku nie pomagał płonącym ofiarom. Wydzwaniał do ojca*, materiał prasowy BRD24.pl z 24.07.2025 r., <https://brd24.pl/uncategorized/sebastian-m-po-wypadku-nie-pomagal-plonacym-ofiarom-wydzwanial-do-ojca/> [dostęp: 16.10.2025 r.].

obostrzeń⁵³. Prowadzi to do wniosku, że projektodawcy w stworzonym przez siebie przepisie ominęli istotny przykład podawany przez nich samych jako uzasadnienie wprowadzenia postulowanych nowelizacji. Uzasadnienie abstrahowało od treści przedłożenia (i na odwrót), a wskazany przez projektodawców przykład z autostrady A1 i tak nie podpadałby pod stworzoną regulację.

Niezależnie od podniesionych dotychczas zastrzeżeń należy wskazać także na *stricte* legislacyjne niedostatki projektu. Ze względu na bardzo duże podobieństwo proponowanego art. 173a do przestępstwa wypadku stypizowanego w art. 177 k.k. (główna różnica dotyczy jedynie strony podmiotowej, a to i tak pod warunkiem określonego podejścia do wykładni omawianej propozycji, o czym była już mowa wcześniej), nowy przepis powinien być umieszczony nie po regulacji dotyczącej katastrofy komunikacyjnej z art. 173 k.k., lecz raczej po przepisie penalizującym wypadek, np. w art. 177a. Notabene w obowiązującym art. 177 k.k. specjalnie użyto zwrotu „powoduje nieumyślnie wypadek”, gdyż powodowanie, które jest zamierzone, a prowadzi do śmierci człowieka lub uszczerbku na jego zdrowiu, stanowi zabójstwo lub spowodowanie ciężkiego lub średniego uszczerbku na zdrowiu człowieka w rozumieniu art. 148 bądź 156 k.k.

Umieszczenie typu czynu zabronionego w konkretnym miejscu ustawy karnej ma znaczenie interpretacyjne (*argumentum a rubrica*⁵⁴). W omawianym przypadku położenie przepisu mogłoby rozjaśniać chociażby to, czy „nieliczenie się” ze skutkami czynu przypomina bardziej umyślne godzenie się, czy też nieumyślne lekceważenie następstw podejmowanych działań. Należałoby się zatem zdecydować, czy nowy typ zabójstwa drogowego ma być umyślną zbrodnią na wzór art. 148 k.k., a wówczas powinien pojawić się w okolicach tej regulacji, czy też powinien być postrzegany raczej jako kwalifikowany typ wypadku komunikacyjnego w odniesieniu do art. 177 k.k., popełniony przez sprawcę, który nie liczy się ze skutkami swojego czynu, tzn. nie bierze ich pod uwagę i nie przewiduje – właściwym miejscem wskazanej regulacji byłaby w tym ujęciu jednostka redakcyjna następująca po art. 177 k.k.

Na marginesie zasadniczych rozważań zaznaczmy, że innym dowodem wyjątkowo niskiego poziomu legislacyjnego omawianego przedłożenia było brzmienie projektowanego art. 178a § 1 k.k., który został zredagowany w sposób niezrozumiały i stawiał pod znakiem zapytania możliwość jego stosowania wobec sprawców nietrzeźwych lub odurzonych. Proponowany przepis głosił: „Kto, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub prowadzi bez

⁵³ Zob. *Akt oskarżenia przeciwko Sebastianowi M.*, komunikat prasowy Prokuratury Okręgowej w Katowicach z 15.07.2025 r., <https://www.gov.pl/web/po-katowice/akt-oskarzenia-przeciwko-sebastianowi-m> [dostęp: 16.10.2025 r.].

⁵⁴ Zob. A. Dębowska, A. Grabowski, Z. Krzykalska, M. Pach, K. Ptak, *Argument a rubrica*, [w:] *Argumenty...*, op. cit., s. 564, <https://books.akademicka.pl/publishing/catalog/view/248/776/3226> [dostęp: 16.10.2025 r.].

wymaganych uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym [...]”. Zdanie pierwsze, składające się z imiesłowu przysłówkowego współczesnego⁵⁵ „znajdując się”, nie posiadało kontynuacji wskazującej na czynność sprawczą, w ramach której sprawca ma znajdować się w stanie nietrzeźwości lub odurzenia. Sformułowanie wskazujące na prowadzenie pojazdu występowało dopiero za spójnikiem alternatywy „lub”, zatem nie odnosiło się do zdania pierwszego, w którym występował imiesłów. Sprawiało to, że omawiany przepis głosił: karze podlega ten, kto znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego – nie wiadomo co robi – albo ten, kto w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym prowadzi pojazd mechaniczny bez wymaganych uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień.

Przepis w proponowanej postaci stawał się więc niekompletny w stosunku do jego aktualnego brzmienia, gdyż usunięto z niego znamię wskazujące na czynność sprawczą podmiotu nietrzeźwego lub odurzonego. Typ czynu zabronionego pozbawiony znamienia wskazującego na zachowanie sprawcze nie ma sensu, nie da się odtworzyć na jego gruncie wiążącej obywatela normy sankcjonowanej⁵⁶ i jako taki nie może być stosowany. Przy uwzględnieniu gwarancyjnej funkcji prawa karnego i konstytucyjnego wymogu określoności przepisu typizującego⁵⁷, po wejściu w życie projektowanej regulacji w zaprojektowanym kształcie mogłoby dojść do normatywnego zawężenia pola kryminalizacji poprzez niemożliwość odtworzenia na gruncie proponowanej regulacji typu czynu zabronionego polegającego na prowadzeniu pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. Z uwagi na zasadę stosowania w prawie karnym nowej ustawy (art. 4 k.k.), analizowana zmiana dotyczyłaby wszystkich sprawców, którzy już popełnili czyn zabroniony i mieli być sądzeni na podstawie art. 178a § 1 k.k. Abstrahując od zasadności zmian w omawianym przepisie, zgodnie z zasadami składni języka polskiego i techniką legislacyjną powinien on brzmieć: „Kto, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo nie posiadając wymaganych uprawnień lub w warunkach opisanych w art. 180a, prowadzi pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, podlega karze”.

Przykład ten pokazuje, że całe przedłożenie nie zostało w należyty sposób przemyślane pod względem merytorycznym ani starannie przygotowane pod względem legislacyjnym.

⁵⁵ Zob. Z. Klemensiewicz, *Podstawowe wiadomości z gramatyki języka polskiego*, Warszawa 2001, s. 105–106; A. Nagórko, *Zarys gramatyki polskiej*, Warszawa 2005, s. 139–140.

⁵⁶ Zob. A. Zoll, *O normie...*, op. cit., s. 69 i n.

⁵⁷ Zob. K. Buchała, A. Zoll, *Polskie...*, op. cit., s. 14–15, 50 i n.

7. Problem uzasadnienia legislacyjnego

Istotna zmiana w prawie karnym, związana ze znaczącym zaostrzeniem sankcji, wprowadzająca do Kodeksu karnego nowy typ najpoważniejszego przestępstwa, została opatrzona niespełna dwustronicowym uzasadnieniem (*sic!*). Wziąwszy pod uwagę charakter nowelizacji, prowadzącej do istotnego zaostrzenia karalności czynu zabronionego w obrębie przepisów rangi kodeksowej, zgodnie z zasadami procedury ustawodawczej tego typu inicjatywa legislacyjna powinna zostać dogłębnie i kompleksowo uzasadniona, a motywy nowelizacji powinny zostać zaprezentowane w materiałach legislacyjnych⁵⁸. Już chociażby z tego powodu omawiane przedłożenie nie nadawało się do dalszych, merytorycznych prac sejmowych.

Właściwie jedynym uzasadnieniem wprowadzenia nowego typu czynu zabronionego, opatrzonego bardzo wysokim ustawowym zagrożeniem karą, była potrzeba społeczna i reakcja na bulwersujące zdarzenia w ruchu drogowym. Zwrócił na to uwagę Sąd Najwyższy w opinii do przedłożonego projektu ustawy, zarzucając projektodawcom operowanie ogólnikami i populizmem penalnym⁵⁹.

Uzasadnienie pozbawione było jakiegokolwiek analizy związanej z obecnie obowiązującymi karami np. za wypadek komunikacyjny połączony ze stanem nietrzeźwości, obostrzony w art. 178 § 1a k.k., którego sprawcy można orzec nawet 30 lat pozbawienia wolności, a także możliwościami kwalifikowania najbardziej szokujących zdarzeń na drodze z wykorzystaniem przepisu o zabójstwie zwykłym⁶⁰. Projektodawcy, odwołując się do luki w prawie, nie podjęli jednak trudu wykazania, gdzie leżą przyczyny takiego stanu rzeczy: być może jest nimi zbyt zachowawcza praktyka stosowania prawa, trudności natury dowodowej bądź też nazbyt tradycjonalistyczna (statyczna) wykładnia obowiązujących przepisów, nieuwzględniająca w dostatecznym stopniu specyfiki ruchu drogowego i zagrożeń wywołanych w ruchu miejskim przez pojazdy prowadzone z prędkościami rzędu 250 km/h.

8. Rekomendacje

Przeprowadzone analizy umożliwiają sformułowanie następujących, ogólnych wniosków i rekomendacji dotyczących dyskusji o zabójstwie drogowym jako nowym typie czynu zabronionego i sposobie jego ujęcia na gruncie ustawodawstwa karnego:

⁵⁸ Zob. M. Dębska, [w:] *Zasady techniki prawodawczej. Komentarz*, Warszawa 2013, komentarz do § 12, <https://sip.lex.pl/#/commentary/587689728/487168?tocHit=1> [dostęp: 16.10.2025 r.].

⁵⁹ Zob. opinia Sądu Najwyższego o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny, druk sejmowy nr 830, Sejm X kadencji, <https://orka.sejm.gov.pl/Druki10ka.nsf/0/382419024C7F4C49C1258BEE004D81B4/%24File/830-003.pdf> [dostęp: 16.10.2025 r.].

⁶⁰ Zob. M. Małecki, *Zabójstwo...*, op. cit., <https://www.dogmatykarnisty.pl/2024/10/zabojstwo-drogo-we-szokujaca-brawura/> [dostęp: 16.10.2025 r.].

1. Należy przemyśleć, z jakich znamion strony przedmiotowej powinien składać się typ czynu zabronionego mającego zagospodarować sytuacje w ruchu drogowym, sprowadzające się do rażącego naruszenia zasad bezpieczeństwa, wskutek których dochodzi do śmierci innego uczestnika ruchu. Istotne jest, czy działania te da się ująć w ramy przepisu spełniającego standardy dostatecznej określoności oraz czy konstrukcja ta nie będzie arbitralną kazuistyką, lecz wystarczająco ogólnym typem czynu zabronionego trafiającym w cel przyświecający ustawodawcy.
2. Projektowana regulacja musi być spójna z określeniami strony podmiotowej z art. 9 k.k. W szczególności należy rozstrzygnąć, czy ma to być typ kwalifikowany zabójstwa, czy może swoisty *lex specialis* obejmujący wyłącznie zabójstwo popełnione z zamiarem wynikowym, czy też kwalifikowany typ nieumyślnego wypadku drogowego nie stanowiący zabójstwa, lecz zagrożony „zabójczą” sankcją zbliżoną do ustawowego zagrożenia karą za umyślną zbrodnię.
3. Sankcja przewidziana za proponowany typ zabójstwa drogowego musi być skorelowana z konstrukcją znamion czynu zabronionego (typ umyślny czy nieumyślny) oraz musi być spójna systemowo w porównaniu do innych typów czynu zabronionego chroniących tożsame dobro prawne (życie człowieka).
4. Nowy typ czynu zabronionego powinien zostać obudowany zmianami wynikowymi, umożliwiającymi stosowanie do sprawcy różnorodnych instytucji części ogólnej Kodeksu karnego, w tym środków karnych wymierzonych w sprawców przestępstw na drodze (zakaz prowadzenia pojazdu) bądź nawiązki na rzecz stosownego funduszu. Chodzi zatem o kompleksową, systemowo spójną, a nie punktową i wybiórczą nowelizację prowadzącą do destabilizacji polskiego prawa karnego.
5. Wprowadzenie nowego typu czynu zabronionego owarowanego surową sankcją musi zostać kompleksowo uzasadnione w materiałach legislacyjnych, tak by możliwe było intersubiektywne skontrolowanie argumentów podanych w uzasadnieniu projektu. Nie należy operować ogólnikami ani ograniczać się do epatowania szokującymi przykładami emocjonujących, medialnych przypadków, lecz skonfrontować je z obowiązującym stanem prawnym i sposobami jego wykładni w doktrynie i orzecznictwie.

Wydaje się, że debata o zabójstwie drogowym nie jest zamknięta i można nawet sądzić, że dopiero się rozpoczyna. Dotyczy to zarówno nowych propozycji legislacyjnych, jak również – a może przede wszystkim – niezbędnej reinterpretacji kodeksowych znamion wykorzystywanych w praktyce stosowania prawa dla nazwania, zakwalifikowania i osądzenia najbardziej szokujących zdarzeń, których sprawcy niosą śmierć na drogach.

Orzecznictwo

1. Postanowienie Sądu Najwyższego z 4.12.2012 r., sygn. V KK 275/12, Baza orzeczeń Sądu Najwyższego.
2. Postanowienie Sądu Najwyższego z 9.07.2020 r., sygn. II K 394/19, Baza orzeczeń Sądu Najwyższego.
3. Wyrok Sądu Administracyjnego w Katowicach z 24.09.2020 r., sygn. II AKa 128/20, Portal Orzeczeń Sądów Powszechnych.
4. Wyrok Sądu Administracyjnego w Warszawie z 13.03.2023 r., sygn. II AKa 114/22, Portal Orzeczeń Sądów Powszechnych.
5. Wyrok Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z 19.10.2022 r., sygn. II AKa 372/21, Portal Orzeczeń Sądów Powszechnych.
6. Wyrok Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z 19.12.2017 r., sygn. II AKa 281/17, Portal Orzeczeń Sądów Powszechnych.
7. Wyrok Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z 26.09.2012 r., sygn. II AKa 218/12, Portal Orzeczeń Sądów Powszechnych.
8. Wyrok Sądu Najwyższego z 6.03.2008 r., sygn. III K 456/07, LEX nr 361529.

Bibliografia

1. Liczyć się. (2000). W: M. Bańko (red.), *Inny słownik języka polskiego* (s. 766). Wydawnictwo Naukowe PWN.
2. Liczyć się. (2007). W: B. Dunaj (red.), *Współczesny słownik języka polskiego* (s. 755). Wydawnictwo Langenscheidt.
3. Liczyć się. W: *Słownik języka polskiego PWN*. Pobrano 16.10.2025 r. z <https://sjp.pwn.pl/slovniki/liczy%C4%87%20si%C4%99.html>
4. Bielski, M. (2011). Kontrowersje w zakresie materialnego bądź formalnego charakteru przestępstwa nadużycia władzy (art. 231 § 1 k.k.). *Przegląd Sądowy*, (9), s. 72–83.
5. Bojarski, M., Giezek, J., Sienkiewicz, Z. (2020). *Prawo karne materialne. Część ogólna i szczególna*. Wolters Kluwer Polska.
6. Buchała, K., Zoll, A. (1997). *Polskie prawo karne*. Wydawnictwo Naukowe PWN.
7. Burdziak, K. (2020). Aspekt wolicjonalny zamiaru bezpośredniego i ewentualnego – rozważania na tle kwalifikowanych typów przestępstwa zabójstwa. *Prawo w Działaniu*, (43), s. 111–130.
8. Ciarka, M. (2024). Konfiskata pojazdu w świetle przepisów prawa karnego, *Paragraf na Drodze*, (4), s. 27–43.
9. Cieślak, M. (1984). *Polska procedura karna. Podstawowe założenia teoretyczne*. Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
10. Daśko, N., Konarska-Wrzošek, V. (2025). *Polityka kryminalna. Zarys problematyki*. Wydawnictwo C. H. Beck.
11. Dębowska, A., Grabowski, A., Krzykalska, Z., Pach, M., Ptak, K. (2021). Argument *a rubrica*. W: M. Florczak-Wątor A. Grabowski (red.), *Argumenty i rozumowania prawnicze w konstytucyjnym państwie prawa. Komentarz* (s. 564). Wydawnictwo Księgarnia Akademicka.
12. Dębska, M. M. (2013). *Zasady techniki prawodawczej. Komentarz*. LexisNexis.

13. Dzielińska, E., Proć, K. (2022). Wypadek drogowy ze skutkiem śmiertelnym czy zabójstwo w zamiarze ewentualnym – kwalifikacja prawna najpoważniejszych zdarzeń drogowych. *Prokuratura i Prawo*, (4), s. 123–156.
14. Giezek, J. (1994). *Przyczynowość oraz przypisanie skutku w prawie karnym*. Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego.
15. Giezek, J. (2012). W: J. Giezek (red.), *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz* (s. 119). Wolters Kluwer Polska.
16. Giezek, J. (2013). *Świadomość sprawcy czynu zabronionego*. Wolters Kluwer Polska.
17. Giezek, J., Lipiński, K. (2021). W: J. Giezek (red.), *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz* (s. 189). Wolters Kluwer Polska.
18. Grabowski, A., Holocher, J., Krzemiński, M. (2021). *Lege non distinguente nec nostrum est distinguere*. W: M. Florczak-Wątor, A. Grabowski (red.), *Argumenty i rozumowania prawnicze w konstytucyjnym państwie prawa. Komentarz* (s. 527). Wydawnictwo Księgarnia Akademicka.
19. Hofmański, P., Waltoś, S. (2023). *Proces karny. Zarys systemu*. Wolters Kluwer Polska.
20. Kardas, P. (2011). *Zbiąg przepisów ustawy w prawie karnym. Analiza teoretyczna*. Wolters Kluwer Polska.
21. Klemensiewicz, Z. (2001). *Podstawowe wiadomości z gramatyki języka polskiego*. Wydawnictwo Naukowe PWN.
22. Kluza, J. (2021). Odpowiedzialność sprawcy wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym za zabójstwo w typie podstawowym (art. 148 § 1 k.k.). *Prawo w Działaniu*, (45), s. 126–140.
23. Konarska-Wrzosek, V. (2023). W: V. Konarska-Wrzosek (red.), *Kodeks karny. Komentarz* (s. 154). Wolters Kluwer Polska.
24. Krzemiński, M., Pogorzelski, O. (2021). Zakaz wykładni *per non est*. W: M. Florczak-Wątor, A. Grabowski (red.), *Argumenty i rozumowania prawnicze w konstytucyjnym państwie prawa. Komentarz* (s. 556). Wydawnictwo Księgarnia Akademicka.
25. Kulesza, J. (2025). W: J. Kulesza (red.), *Kodeks karny. Komentarz* (s. 52–53). Wolters Kluwer Polska.
26. Majewski, J. (1997). *Prawnokarne przypisanie skutku przy zaniechaniu. Zagadnienia węzłowe*. Księgarnia Akademicka.
27. Majewski, J. (2024). W: J. Majewski (red.), *Kodeks karny. Komentarz* (s. 174). Wolters Kluwer Polska.
28. Małecki, M. (2013). Kryteria przypisania zamiaru wynikowego. Uwagi na marginesie wyroku Sądu Apelacyjnego w Krakowie z 29 kwietnia 2013 r., II AKa 62/13. *Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych*, 17(3), s. 29–50.
29. Małecki, M. (2022). Przepadek pojazdu wg populistów: niekonstytucyjna represja i językowe oszustwo. *Dogmaty Karnisty*. <https://www.dogmatykarnisty.pl/2022/02/przepadek-pojazdu-wg-populistow>
30. Małecki, M. (2024, 14 marca). Prof. Małecki: Przepadek pojazdu powinien przepaść. *Rzeczpospolita*. <https://www.rp.pl/opinie-prawne/art39988221-prof-malecki-przepadek-pojazdu-powinien-przepasc>
31. Małecki, M. (2024, 27 września). Prawnik: kiedy nazwa „zabójstwo drogowe” ma sens?. *Onet.pl*. <https://www.onet.pl/informacje/dogmaty-karnisty/prawnik-kiedy-nazwa-zabojstwo-drogowe-ma-sens-opinia/zzzhvk5,30bc1058>

32. Małecki, M. (2024, 2 października). Zabójstwo drogowe tylko z nazwy. *Rzeczpospolita*. <https://www.rp.pl/rzecz-o-prawie/art41217731-mikolaj-malecki-zabojstwo-drogowe-tylko-z-nazwy>
33. Małecki, M. (2024). Zabójstwo drogowe? Szokująca brawura może oznaczać godzenie się na śmierć. *Dogmaty Karnisty*. <https://www.dogmatykarnisty.pl/2024/10/zabojstwo-drogowe-szokujaca-brawura>
34. Pole Karne (2024). Klasyfikacje przestępstw [NA ŻYWO] dr hab. Mikołaj Małecki ĆWICZENIA Z PRAWA KARNEGO #49 [Wideo]. *YouTube*. <https://www.youtube.com/live/696Hfe2gW-o?si=aq3itt8mgz6NjvBP>
35. Małecki, M., Banaśkiewicz, P., Bielak, K., Hejnar, K., Joniak, B., Kraj, Ł., Orzechowska, L., Szajor, K., Tomaszek, J., Trzciniński, H., Wójcik, M. (2024). *Zabójstwo drogowe. Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny z 30.10.2024 r.* SH-020-263/24, Sejm X kadencji, ekspertyza z 15 listopada 2024 r.
36. Marek, A. (2010). W: M. Marek (red.), *Kodeks karny. Komentarz* (s. 39–40). Wolters Kluwer Polska.
37. Michalczak, R., Pach, M. (2021). Zakazy wykładni synonimicznej i homonimicznej. W: M. Florczak-Wątor, A. Grabowski (red.), *Argumenty i rozumowania prawnicze w konstytucyjnym państwie prawa. Komentarz* (s. 510–512). Wydawnictwo Księgarnia Akademicka.
38. Mozgawa, M. (2015). W: M. Mozgawa (red.), *Kodeks karny. Komentarz* (s. 60). Wolters Kluwer Polska.
39. Muszyńska, A. (2021). W: J. Giezek (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz* (s. 769). Wolters Kluwer Polska.
40. Nagórko, A. (2005). *Zarys gramatyki polskiej*. Wydawnictwo Naukowe PWN.
41. Piórkowska-Flieger, J. (2016). W: T. Bojarski (red.), *Kodeks karny. Komentarz* (s. 622). Wolters Kluwer Polska.
42. Raglewski, J. (2017). W: W. Wróbel, A. Zoll (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Tom II, część II. Komentarz do art. 212–277d* (s. 63). Wolters Kluwer Polska.
43. Sarkowicz, R. (1989). *Wyrażanie przyczynowości w tekście prawnym (na przykładzie Kodeksu karnego z 1969 r.)*. Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego.
44. Tuleja, P. (2023). W: P. Tuleja (red.), *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz* (s. 120–123). Wolters Kluwer Polska.
45. Tyszkiewicz, L. (2016). W: M. Filar (red.), *Kodeks karny. Komentarz* (s. 83). Wolters Kluwer Polska.
46. Wiktorek, M. (2024). Zabójstwo drogowe – ŁĄCZY NAS KARNE z Łukaszem Zborałskim i dr. Grzegorzem Bogdanem. *Karne24.com*. <https://karne24.com/zabojstwo-drogowe>
47. Wiktorek, M. (2024). Przepadek pojazdu – ŁĄCZY NAS KARNE z dr. hab. Januszem Raglewskim, prof. UJ. *Karne24.com*. <https://karne24.com/przepadek-pojazdu>
48. Wiktorek, M. (2024). Zabójstwo drogowe. Jak udowodnić zamiar? Surowe kary za uliczne wyścigi – ŁĄCZY NAS KARNE z dr. Grzegorzem Bogdanem i dr. hab. Jerzym Lachowskim, prof. UMK. *Karne24.com*. <https://karne24.com/zabojstwo-drogowe-jak-udowodnic-zamiar-surowe-kary-za-uliczne-wyscigi>
49. Wolter, W. (1969). Z problematyki odpowiedzialności karnej na podstawie kodeksu z 1969 r. *Palestra*, (8), s. 8–30.

50. Wolter, W. (1981). Z problematyki zamiarów przestępnych. *Państwo i Prawo*, (4), s. 41–42.
51. Wolter, W. (1973). *Nauka o przestępstwie*. Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
52. Wróbel, W., Zoll, A. (2014). *Polskie prawo karne. Część ogólna*. Wydawnictwo Znak.
53. Zieliński, M. (2012). *Wykładnia prawa. Zasady, reguły, wskazówki*. Wolters Kluwer Polska.
54. Zoll, A. (1982). *Okoliczności wyłączające bezprawność czynu*. Wydawnictwo Prawnicze.
55. Zoll, A. (1991). O normie prawnej z punktu widzenia prawa karnego. *Krakowskie Studia Prawnicze*, (23), s. 69–95.
56. Zoll, A. (2016). W: W. Wróbel, A. Zoll (red.), *Kodeks karny. Część ogólna. Tom I. Część I. Komentarz do art. 1–52* (s. 154–156). Wolters Kluwer Polska.
57. Żbikowska, M. (2019). *Ciężar dowodu w polskim procesie karnym*. Wolters Kluwer Polska.

* * *

Vehicular Homicide in Polish Parliament: How a Bad Bill Can “Kill” the Good Idea of Fighting Road Pirates

Abstract

The purpose of the article is to examine how the public debate on increasing penalties for extremely dangerous behaviour on the road can be transformed into specific legislative measures referred to as “vehicular homicide”. The issue is discussed using the example of the draft amendment to the Polish Criminal Code of 30 October 2024, which envisaged the introduction of a new criminal offence. The authors assess the proposed legislative solutions in light of the principles of systemic coherence of criminal law provisions, interpretative rules of legal norms, and the guarantee function of substantive criminal law. The study employs the dogmatic method, based on linguistic, systemic, and functional analysis of the proposed provisions and their relationship to the existing codified regulations. The results of the analysis indicate that the proposed provision was structurally flawed, and its adoption would have led to numerous systemic inconsistencies, terminological errors, and violations of the constitutional principle of proportionality. It was therefore rightly decided that the proposed provision did not enter into force. The article also criticises the instrumental justification of the proposal, reflecting the features of penal populism. The conclusions drawn from the analysis have practical significance for the legislative process concerning the typification of offences against road safety. The authors advocate that any future legislative concepts aimed at criminalising so-called “road homicide” should be grounded in a thorough dogmatic analysis and respect for the fundamental principles of criminal law, thereby avoiding the conceptual and systemic errors identified in the analysed draft.

Keywords

Criminal law, vehicular homicide, *dolus eventualis*, draft amendment of the Polish Criminal Code, principle of proportionality, penal populism, road safety.