

Konrad A. Politowicz

asystent sędziego w Sądzie Rejonowym w Opolu,

członek pozaetatowy Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Opolu

Zaliczanie okresów pozbawienia prawa jazdy przy orzekaniu i wykonywaniu środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów

1. Uwagi wprowadzające

Ruch pojazdów w przestrzeni publicznej, poza szeregiem korzyści, niesie równie wiele zagrożeń. Jego funkcjonowanie oparte jest na rachunku potencjalnych zysków i strat. Aby tkwiące w nim ryzyko nie przekroczyło społecznie akceptowalnego poziomu, stosowane mechanizmy zabezpieczająco-weryfikacyjne i gwarancyjne muszą być rzeczywiście nadzwyczajne. Możliwość doprowadzenia do szeregu negatywnych następstw, także w wyniku nieumyślnych działań uczestników ruchu¹, powoduje, że mechanizmy te mają w dużej mierze charakter prewencyjny i ochronny, a dopiero w dalszej perspektywie również penalny. Innymi słowy – każdy, kto nie daje rękojmi kierowania pojazdami w sposób bezpieczny, powinien zostać z udziału w ruchu niezwłocznie wyeliminowany. Potencjalne ryzyko tkwiące w umożliwieniu mu dalszego kierowania pojazdami (np. do czasu zajęcia stanowiska w sprawie przez sąd) jest bowiem społecznie mniej uzasadnione niż – choćby ostatecznie niezasadne – wstrzymanie uprawnień podmiotowych danej jednostki².

Nabywanie omawianego prawa podmiotowego regulują szczegółowo stosowne przepisy ustawy o kierujących pojazdami³ oraz towarzyszących jej aktów niższego rzędu. Sposób i kryteria nabycia tego prawa są różne, w zależności od charakteru pojazdu, jaki obejmuje uprawnienie. Najogólniej rzecz ujmując, dostęp do konkretnego uprawnienia jest tym trudniejszy, im potencjalnie większe niebezpieczeństwo powodować

¹ Co znajduje odzwierciedlenie w katalogu przestępstw i wykroczeń oraz stosownych regulacji ustawowych, a także nader nieostrych i ocennych kryteriów, jakimi posługuje się prawo o ruchu drogowym – np. takich, jak zasada ostrożności, zasada ograniczonego zaufania i in.

² Taki kompromis nie może się jednak opierać na dowolności organów, wyprzedzając ingerujących w prawo osoby do kierowania pojazdami. Każda podejmowana w tej sferze interwencja faktyczna czy formalna musi być uzasadniona, oparta na udokumentowanych i możliwych do weryfikacji przesłankach i zgodna z przewidzianymi prawem procedurami.

³ Dz. U. z 2011 r., Nr 30, poz. 151 ze zm.

może obecność danego typu pojazdu w przestrzeni publicznej. Gradacja ta zaczyna się od pojazdów niemechanicznych (takich jak rowery czy pojazdy zaprzęgowe)⁴, których prowadzenie nie wymaga od osoby pełnoletniej poddania się jakiegokolwiek procedurze weryfikacyjnej, poprzez pojazdy mechaniczne, gdzie wymagane jest już nie tylko przekroczenie minimalnego wieku, ale i zdanie państwowego egzaminu obejmującego teorię i praktykę, aż po pojazdy stanowiące środki transportu zarobkowego (osobowego lub towarowego), gdzie wymienione przesłanki są jeszcze dodatkowo obostrzone względem pojazdów niższych kategorii⁵.

Konsekwencją obowiązującego systemu koncesjonowania uprawnień do kierowania pojazdami jest brzmienie art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy o kierujących pojazdami. Kierującym pojazdem mechanicznym w ruchu po drogach publicznych może być jedynie osoba posiadająca wymagany dokument (element formalny), stwierdzający posiadanie uprawnienia do kierowania danym typem pojazdu (element materialny)⁶. Prowadzenie pojazdu przez osobę, która albo nie nabyła niezbędnych uprawnień, albo też nie może tego wykazać stosownym dokumentem, stanowi wykroczenie z art. 95-96 k.w. Obowiązek każdorazowego posiadania przez kierującego przy sobie ważnego dokumentu prawa jazdy jest komplementarny względem uprawnień organów kontrolnych do żądania okazania go przy kontroli⁷. W założeniu zatem, każdy, kto takim dokumentem nie dysponuje, powinien powstrzymać się od kierowania pojazdami. Nie jest istotne, czy dokument utracił on w wyniku zdarzenia zawnionego (np. zagubienia) czy niezawnionego (np. na skutek pożaru lokalu mieszkalnego, kradzieży itp.).

Natomiast pozbawienie tego dokumentu w wyniku stosownej czynności procesowej uprawnionych organów państwa⁸ powoduje, że rygor ten można określić jako pozasadkowe ograniczenie prawa podmiotowego, a mianowicie pozbawienie osoby jednego z elementów prawnego korzystania z tego prawa, obarczone rygiem odpowiedzialności wykroczeniowej.

⁴ Zob. art. 3 ust. 4 ustawy o kierujących pojazdami.

⁵ Co wynika z regulacji art. 8 i nast. ustawy o kierujących pojazdami.

⁶ Prawo jazdy określonej kategorii, jako dokument, nie posiada w świetle obowiązujących regulacji prawnych znaczenia samoistnego, a jedynie instrumentalne, wynikające z jego funkcji materialnego substratu uprawnienia do kierowania pojazdami (potwierdzenia tej tezy można doszukać się np. w Glosie K. Ziemińskiego do postanowienia WSA w Białymstoku z dnia 21 maja 2008 r., sygn. II SA/Bk 22/08, OSP 2009, nr 10, poz.103, gdzie autor stwierdza, że sam dokument potwierdzający posiadanie uprawnień do kierowania pojazdami jest jedynie rodzajem zaświadczenia).

⁷ Zob. także K.A. Politowicz, *Międzyinstytucjonalny obieg dokumentu prawa jazdy, część 1: Prawo jazdy a prawo do jazdy, „Paragraf na Drodze”* 2011, nr 9, oraz R.A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz, Komentarz do art. 129 ustawy – Prawo o ruchu drogowym*, wyd. III, LEX, 2008.

⁸ Zob. art. 135 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, t.j. Dz. U. z 2012 r., poz. 1137.

Nie oznacza to, że nie dochodzi do sytuacji, gdy osoby nieposiadające (w ogóle lub tylko czasowo) wymaganych uprawnień i/lub dokumentów mimo to siadają za kierownicę pojazdów. W takich przypadkach prawo przewiduje jednak środek umożliwiający (przynajmniej w teorii) wyłączenie także takich podmiotów z ruchu drogowego. Jest nim określony w art. 276 k.p.k. nakaz powstrzymania się od prowadzenia określonego rodzaju pojazdów, w tym także rowerów – nakaz objęty rygiorem stosowania dalej idących środków.

Zatem w założeniu, w obu wskazanych przypadkach (zarówno urzędowego zatrzymania dokumentu prawa jazdy, jak i formalnego nakazania powstrzymania się od udziału w ruchu drogowym) osoba praworządna nie może legalnie i bez narażania się na dalsze uciążliwości prowadzić określonych typów pojazdów lub wszelkiego ich rodzaju. Pozwala to na postrzeganie wspomnianego nakazu i zatrzymania dokumentu jako środków – od strony poddanego im podmiotu – równoważnych. Stosowanie tych środków na etapie przygotowawczym bądź jurysdykcyjnym postępowania w zakresie odpowiedzialności za przestępstwo lub wykroczenie drogowe należy „rozliczyć” także na płaszczyźnie zaliczeń⁹. Temat zaliczeń towarzyszyć będzie zatem tym sytuacjom, w których przepisy prawa umożliwiają instytucjom państwa prewencyjne i zabezpieczające tok kolejno prowadzonych czynności wkraczanie w sferę chronionych praw podmiotowych jednostek, zanim jeszcze uzyskają one po temu tytuł w postaci prawomocnego wyroku sądu¹⁰.

2. Stany faktyczno-procesowe związane z ujawnieniem uchybień uczestników ruchu

Pierwszym ogniwem sekwencji zdarzeń prowadzących do oceny zachowania się kierującego i wyciągnięcia stąd ewentualnych konsekwencji prawnych jest zazwyczaj organ kontroli ruchu drogowego, który w ramach prowadzonych czynności ujawnia określone uchybienia. Wówczas dokument prawa jazdy kierowcy pojazdu mechanicznego może być zatrzymany w czasie i miejscu kontroli.

Sytuacja komplikuje się natomiast w przypadku, gdy konieczne jest wyłączenie z ruchu np. kierującego rowerem – wszak nie ma tu dokumentu, który podlegałby za-

⁹ Ilekroć w tekście będzie mowa o zaliczeniach, należy rozumieć, że chodzi o zaliczenie na poczet orzeczonego później środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów, okresu zatrzymania dokumentu prawa jazdy, zgodnie z art. 135 ustawy Prawo o ruchu drogowym, bądź okresu obowiązywania zakazu kierowania pojazdami z art. 276 k.p.k.

¹⁰ Zgodnie ze standardami konstytucyjnymi jedynie taki wyrok może być bowiem kategorię podstawą ingerencji władz w sferę praw i wolności jednostki – dotyczy to wszelkich praw człowieka i obywatela, zarówno związanych z jego osobą od urodzenia (np. prawo do wolności osobistej), jak i praw nabytych, takich jak uprawnienie do prowadzenia pojazdów.

trzymaniu¹¹. Bywa jednak, że rowerzyście, zagrażającemu bezpieczeństwu na drodze, zostaje zatrzymane prawo jazdy, obejmujące pojazdy mechaniczne. Za uprawnione można bowiem uznać podejrzenie organu kontrolnego, że osoba karygodnie nadużywająca przysługujących jej uprawnień z wykorzystaniem jednego środka lokomocji (roweru) może uczynić to powtórnie z użyciem innego pojazdu (zwłaszcza, gdy przyczyną jej zachowań są długofalowe zaburzenia, np. na tle uzależnienia od alkoholu). Postępowanie rowerzysty, zwłaszcza skrajne lekceważenie przepisów, powinno zatem stanowić zasadniczą przesłankę ocenno-weryfikacyjną tej osoby w kontekście jej kompetencji do kierowania pojazdami w ogólności – także wobec jej ewentualnych, przyszłych starań o uzyskanie prawa do prowadzenia pojazdów silnikowych (jeżeli go jeszcze nie nabyła lub już uprzednio utraciła).

Już w oparciu o powyższe uwagi widać, z jak szerokim wachlarzem stanów faktycznych mogą mieć do czynienia organy procesowe, których zadaniem jest ustalenie przesłanek odpowiedzialności karnej lub wykroczeniowej uczestników ruchu i zastosowanie odpowiednich środków penalnych. Aby wymienić najbardziej typowe sytuacje, warto wskazać przypadki, gdy:

- zatrzymano dokument prawa jazdy osobie, która w trakcie ocenianego zdarzenia kierowała rowerem;
- zatrzymano kierującemu pojazdem mechanicznym dokument prawa jazdy, obejmujący kilka kategorii pojazdów;
- nakazano kierującemu rowerem lub pojazdem mechanicznym powstrzymanie się od kierowania także pojazdami innego rodzaju lub innej kategorii prawa jazdy albo pojazdami wszelkiego rodzaju;
- nakaz z art. 276 k.p.k. zastosowano w sytuacji, gdy zarzucane przestępstwo nie stanowiło podstawy ewentualnego orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów.

Niemniej, jak wspomniałem, stosowanie tych środków nie stanowi jeszcze pełnoprawnej ingerencji w sferę praw i wolności jednostki, a jedynie działanie przygotowawcze, zabezpieczające i po części antycypacyjne. Nie wiąże rozstrzygającego ostatecznie sądu w sposób bezwzględny. Sąd może odmiennie ocenić zgromadzone dowody, wysnuć inne wnioski i orzec stosownie do nich. Skutkiem tego może być sytuacja, gdy:

- mimo zastosowania zatrzymania dokumentu czy też nakazu z art. 276 k.p.k. środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów w ogóle nie orzeczono lub nie orzeczono go w tej sprawie;

¹¹ Dla potrzeb prowadzonej analizy porównawczej konieczne jest wyodrębnienie przypadków możliwie adekwatnych, porównywalnych – zwłaszcza od strony podmiotowej. Dalej mowa będzie zatem o osobach pełnoletnich, mogących starać się o nabycie uprawnień do kierowania pojazdami mechanicznymi, a zarazem korzystających z powszechnego prawa do prowadzenia w ruchu drogowym pojazdów rowerowych.

- zastosowano środek karny jedynie w części pokrywający się z dotychczas stosowanymi środkami prewencyjnymi;
- zastosowano środek karny zakresowo zupełnie odmienny od stosowanych uprzednio środków prewencyjnych.

Dodatkowo zdarzyć się mogą sprawy, w których równolegle, w oparciu o tożsamy stan faktyczny, przeprowadzono dwa postępowania: karne oraz w sprawie o wykroczenie i w obu orzeczono środek karny – za każdym razem dotyczący innych kategorii pojazdów.

Jak zatem widać, liczba wariantów stanów faktyczno-procesowych branych pod uwagę przy orzekaniu omawianego środka karnego, a także w toku jego wykonywania, jest bardzo duża. Zdecydowanie nie sprzyja to ujednoczeniu zasad postępowania we wszystkich tych przypadkach. Dlatego konieczne jest głębsze zastanowienie się nad tą problematyką, mimo iż doktryna podejmowała już wielokrotnie próby zmierzenia się z nią¹². Także wobec zmian przepisów prawa oraz niezmiennej aktywności orzecznictwa na omawianym polu jest to tematyka stale interesująca i wymagająca, jak się wydaje, uaktualnionego spojrzenia. Niniejsze opracowanie stanowi próbę maksymalnie szerokiego ujęcia tematu, w tym, m.in., przez pryzmat najnowszych tendencji w podejściu do posługiwania się środkami zapobiegawczymi w ogólności, a w tym kwestii związanych z orzekaniem i wykonywaniem środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów.

3. Procesowe i faktyczne formy ograniczania prawa do kierowania pojazdami na tle przesłanek orzekania zakazu prowadzenia pojazdów

Prawo o ruchu drogowym przewiduje dwie formy zatrzymania prawa jazdy: zatrzymanie fizyczne, polegające na faktycznym odebraniu dokumentu prawa jazdy, i zatrzymanie prawne, sprowadzające się do wydania postanowienia lub decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy¹³. Obie formy mogą być oparte na tej samej podstawie faktycznej (na konkretnym, prawnie znaczącym zdarzeniu – takim jak np. wypadek, każde zdarzenie spowodowane przez pijanego uczestnika ruchu). Różni je m.in. to, że uprawnionym do

¹² Zob. T. Huminiak, *Prawna dopuszczalność zaliczania na poczet środka karnego okresu zatrzymania prawa jazdy*, „Paragraf na Drodze” 2008, nr 11; *idem*, *Zaliczanie okresu zatrzymania prawa jazdy na poczet orzeczonego później zakazu prowadzenia pojazdów jako środka karnego z art. 39 pkt 3 k.k.*, „Paragraf na Drodze” 2004, nr 1; T. Razowski, *Zaliczenie okresu zatrzymania dokumentu uprawniającego do prowadzenia określonej kategorii pojazdów również na poczet zakazu prowadzenia pojazdów innej kategorii*, „Paragraf na Drodze” 2004, nr 3.

¹³ Zob. Wyrok WSA w Warszawie z dnia 4 grudnia 2009 r., sygn. VII SA/Wa 1691/09, LEX nr 583628; także W. Marcinkowski, *Postanowienie o zatrzymaniu prawa jazdy w przypadkach szczególnych*, WPP 2002, nr 4, s. 123.

prawnego zatrzymania dokumentu w sprawach czynów zabronionych wymierzonych w bezpieczeństwo w komunikacji jest sąd i prokurator (art. 137 ust. 1 punkty 1 i 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym), natomiast zatrzymania fizycznego dokonuje funkcjonariusz Policji¹⁴ (a także żołnierz Żandarmerii Wojskowej oraz inspektor Inspekcji Transportu Drogowego – patrz ust. 1 *in principio*, art. 139 ust. 3 i 4 cyt. ustawy¹⁵).

Zasadnicze znaczenie w kierunkowaniu czynności wspomnianych służb ma brzmienie art. 135 ustawy Prawo o ruchu drogowym, który wskazuje katalog sytuacji wymagających prewencyjnego wyłączenia dokumentu prawa jazdy z dyspozycji jego faktycznego dzierżyciela. Obligatoryjnie ma to miejsce wobec uzasadnionego podejrzenia, że kierujący znajduje się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu. Zatrzymanie fakultatywne jest dopuszczalne w razie uzasadnionego podejrzenia, że kierowca popełnił przestępstwo lub wykroczenie, za które może być orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów. Tu zasadnicze znaczenie ma dokonana przez funkcjonariusza ocena przesłanek, z jakimi zetknął się na miejscu konkretnego zdarzenia. Fizyczne zatrzymanie dokumentu samo w sobie niczego nie przesądza. Jego skutki mają w określonych przypadkach charakter jedynie czasowy, przejściowy oraz realizują się wyłącznie na płaszczyźnie faktycznej. Zatrzymane prawo jazdy przekazywane jest bowiem niezwłocznie sądowi lub prokuratorowi – nie później niż w ciągu 7 dni, a w sytuacjach koniecznego badania krwi lub moczu na zawartość alkoholu i innych zakazanych środków dokument przekazuje się wraz z wynikiem tego badania w terminie 30 dni.

W razie przekazania dokumentu z wnioskiem o wydanie postanowienia o jego zatrzymaniu żaden ze wskazanych organów nie jest zobligowany do wydania tej treści orzeczenia. Może inaczej niż policjant ocenić zebrane w sprawie dowody i odmówić zatrzymania prawa jazdy, wydając stosowne zarządzenie o zwrocie dokumentu. Właściwość sądu lub prokuratora do dokonania zatrzymania prawnego jest również wypadkową przyczyny zatrzymania fizycznego¹⁶ oraz zakresu przyznanych im kompetencji.

¹⁴ Art. 129 ust. 2 pkt 6 Prawa o ruchu drogowym stanowi, że policjant, w związku z wykonywaniem swych czynności, jest uprawniony do zatrzymania, w przypadkach przewidzianych w ustawie, dokumentów stwierdzających uprawnienie do kierowania pojazdem.

¹⁵ Kompetencje Żandarmerii Wojskowej są realizowane w stosunku do żołnierzy pełniących czynną służbę wojskową oraz innych osób kierujących pojazdami Sił Zbrojnych, podczas gdy inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego wykonują je m.in. w stosunku do kierujących pojazdami uczestniczącymi w krajowym lub międzynarodowym transporcie drogowym.

¹⁶ Warto w tym miejscu przywołać także wyrok WSA w Warszawie z dnia 14 maja 2007 r., sygn. VI SA/Wa 48/07, LEX nr 338301, gdzie słusznie wskazano, że w przypadku upływu terminu ważności dokumentu prawa jazdy dopiero wydanie ostatecznego rozstrzygnięcia przez sąd lub prokuratora stanowi właściwą, prawną formę pozbawienia właściciela prawa jazdy i oznacza początek biegu terminu określonego w art. 114 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy Prawo o ruchu drogowym (obecnie art. 49 ust. 1 pkt 3a i 3b ustawy o kierujących pojazdami). Zatrzymanie prawa jazdy, dokonane przez funkcjonariusza Policji w trybie art. 135 tej ustawy, jest zatem

W przypadkach uzasadnionego podejrzenia popełnienia przestępstwa, za które może zostać orzeczony środek karny zakazu prowadzenia pojazdów, oraz w sytuacji prowadzenia pojazdu po użyciu lub pod wpływem alkoholu lub innego podobnie działającego środka zatrzymania dokonuje prokurator (w toku postępowania przygotowawczego) lub sąd (po przekazaniu sprawy do sądu). W sytuacji popełnienia wykroczenia, o którym ma orzekać sąd (np. wobec kierującego po użyciu alkoholu), o zatrzymaniu prawa jazdy również zdecyduje sąd właściwy do rozpoznania sprawy. Mimo tej podmiotowej zbieżności organów z tokiem późniejszego postępowania (jego właściwego, głównego nurtu) etap ten nie może być jednak uznany za swoisty „przedsąd”.

Jak widać, to głównie od służb kontroli ruchu drogowego zależy nie tylko skuteczność prewencyjnego i gwarancyjnego oddziaływania wymienionych instytucji przewidzianych w Prawie o ruchu drogowym, ale także czuwanie nad proporcjonalnym stosowaniem omawianych środków o wyraźnie opresyjnym charakterze – tylko wtedy, gdy jest to bezwzględnie konieczne i prawnie uzasadnione. Nie ulega wątpliwości, że przesądają o tym przesłanki faktyczne, zastane na miejscu zdarzenia drogowego lub w czasie kontroli, ale także ich indywidualna interpretacja oraz znajomość i umiejętność wykładni przez funkcjonariusza szeregu przepisów – w tym materialnych, stanowiących potencjalną podstawę odpowiedzialności. Będą one decydowały o możliwości ustalenia sprawstwa wykroczenia lub przestępstwa, jego strony przedmiotowej i tym samym odcisną piętno na późniejszym stosowaniu (lub nie) środków karnych. Sekwencja czynności procesowych będzie zatem zazwyczaj przebiegać następująco: zatrzymanie fizyczne, zatrzymanie procesowe, orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów. Warto w tym miejscu zwrócić uwagę, że omawiany mechanizm ma szczególne znaczenie w przypadku wykroczeń, gdzie nie znajduje w ogóle zastosowania art. 276 k.p.k., a na mocy art. 29 § 4 k.w. na poczet zakazu prowadzenia pojazdów zalicza się okres zatrzymania prawa jazdy.

W przypadku pozytywnej weryfikacji przesłanek ustalonych przez funkcjonariusza na miejscu zdarzenia drogowego właściwy organ, poza prawnym zatrzymaniem dokumentu na mocy Prawa o ruchu drogowym, może zastosować także środek zapobiegawczy w oparciu o wspomniany art. 276 k.p.k. (nakaz powstrzymania się od prowadzenia określonego rodzaju pojazdów)¹⁷. Stosowanie nakazu nie jest zależne od posiadania

czynnością o charakterze technicznym. Po przekazaniu przez Policję prawa jazdy to stosowny organ podejmuje decyzję o zatrzymaniu prawnym. Przy czym decyzja ta ma charakter konstytutywny, stwierdzający zasadność pozbawienia dokumentu – stanowi ona formę prawnego usankcjonowania zatrzymania.

¹⁷ Środki zapobiegawcze w postępowaniu przygotowawczym mogą być jednak stosowane tylko względem osoby, wobec której wydano postanowienie o przedstawieniu zarzutów (art. 249 § 2 k.p.k.).

przez oskarżonego uprawnienia do prowadzenia pojazdów, a zatem nie musi mieć również związku z uprzednim zatrzymaniem stwierdzającego to dokumentu. Orzeczenie o środku zapobiegawczym może obejmować nawet pojazdy, do których prowadzenia w ogóle nie jest wymagane uprawnienie. Zgodnie z art. 249 k.p.k. omawiany środek można zastosować w celu zabezpieczenia prawidłowego toku postępowania, a wyjątkowo także w celu zapobiegnięcia popełnieniu przez oskarżonego nowego, ciężkiego przestępstwa – jednakże tylko wtedy, gdy dowody zebrane w konkretnej sprawie wskazują na duże prawdopodobieństwo popełnienia przestępstwa. Ustawodawca nie wiąże wprost stosowania tego typu środka z rodzajem przestępstwa, które jest oskarżonemu zarzucane (może on być stosowany nawet do czynów nie związanych z bezpieczeństwem w komunikacji, gdzie ostatecznie nigdy nie dojdzie do orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów¹⁸). Niemniej, przy przestępstwach drogowych związek ten najczęściej występuje (np. w przypadku, gdy oskarżony przejawiał jako kierowca zachowania patologiczne, alkoholizm itp., rzutujące na ocenę perspektyw jego powrotności do przestępstwa w czasie trwania postępowania).

Jak zatem widać, niewątpliwie wiele łączy nakaz z art. 276 k.p.k. z prawnym zatrzymaniem prawa jazdy, zwłaszcza od strony teleologicznej, a nade wszystko przez pryzmat prawa podmiotowego, w które ingerują. Jednakże występuje tu również wiele istotnych różnic, zwłaszcza w praktyce ich stosowania. Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 25 lutego 2009 r. (sygn. I KZP 33/08) dość kategorycznie odrzucił możliwość uznania środka stanowionego w prawie o ruchu drogowym za pozakodeksowy środek zapobiegawczy (jest to *sui generis* środek przymusu¹⁹). Niemniej Sąd Najwyższy wskazał tam również na konieczność zaliczania okresu zatrzymania prawa jazdy na poczet orzekanego przez sąd w wyroku środka karnego – co jest generalnie regułą w przypadku stosowania środków zapobiegawczych, w oparciu o odpowiednie stosowanie art. 63 § 2 k.k.²⁰ (analogia *legis*)²¹. Niektórzy komentatorzy dopatrują się w tym niedozwolonego aktu

¹⁸ Zob. T. Huminiak, *Prawna dopuszczalność zaliczania...*

¹⁹ Por. A. Tybur, *Zatrzymanie prawa jazdy w związku z podejrzeniem popełnienia przestępstwa lub wykroczenia drogowego*, NP 1989, nr 2–3, s. 139; R.A. Stefański, *Zatrzymanie prawa jazdy i dowodu rejestracyjnego*, Warszawa 1990, s. 15.

²⁰ Zgodnie z wykładnią językową art. 63 § 2 k.k. odnosi się wprost tylko do nakazu powstrzymania się od prowadzenia pojazdów.

²¹ Zob. R.A. Stefański, *Zaliczenie zatrzymania prawa jazdy na poczet zakazu prowadzenia pojazdów*, Prok. i Pr. 1999, nr 1, s. 131; *idem*, *Przegląd uchwał Izby Karnej Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego, prawa karnego wykonawczego, prawa karnego skarbowego i prawa wykroczeń za 2009 r.*, WPP 2010, nr 1, s. 71 oraz uchwała SN z dnia 25 lutego 2009 r., sygn. I KZP 33/08, OSNKW 2009, nr 5, poz. 32, Prok. i Pr., dodatek „Orzecznictwo” 2009, nr 1, poz. 3, Biul. SN 2009, nr 2, poz. 16, OSP 2009, nr 10, s. 110.

sądowego tworzenia, a nie wykładni, prawa²², skoro tenże SN podkreślił, że zatrzymanie prawa jazdy nie odpowiada znaczeniowo nakazowi powstrzymania się od prowadzenia pojazdów, gdyż w ogóle nie spełnia podstawowego, procesowego celu środka zapobiegawczego, jakim jest zabezpieczenie prawidłowego toku postępowania karnego (art. 249 § 1 k.p.k. oraz art. 258 § 1 i § 3 k.p.k.). Celem zatrzymania prawa jazdy jest bowiem niezwłoczne wykluczenie z ruchu kierującego, stwarzającego istotne zagrożenie dla ruchu, oraz zabezpieczenie wykonania przyszłego środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów²³.

Sumując powyższe spostrzeżenia, można zatem uznać, że bez konieczności sięgania do analogii oba omawiane środki mają *de lege lata* charakter komplementarny. Dużo z siebie nawzajem czerpiąc, są jednak systemowo niespójne. Oto bowiem przyszłe wykonywanie środka karnego orzecanego na podstawie Kodeksu karnego lepiej zabezpiecza środek prewencyjny powołany w prawie o ruchu drogowym niż środek zapobiegawczy przewidziany w ustawie karnoprocesowej (k.p.k.). Z kolei – mimo tej konotacji – przepisy k.p.k. przewidują wprost możliwość zaliczania na poczet orzeczonych zakazów tylko środków opartych na art. 276 k.p.k.²⁴ Dla odmiany, art. 29 § 4 k.w. zachował regulację systemowo zbieżną z ustawami karnymi z 1969 r., tj. obowiązek zaliczenia na poczet środka karnego okresu zatrzymania prawa jazdy. *De lege ferenda* słusznym postulatem wydaje się zatem, aby wszystkie te mechanizmy, formalnie, a nie tylko w drodze wykładni, zsynchronizować²⁵. Obecnie bowiem – dla przykładu – sąd lub prokura-

²² Jest to zaprzeczenie istotnej reguły prawa karnego *lex certa* – zob. T. Huminiak, *Zaliczanie okresu zatrzymania...*

²³ Tak: SN w uchwale z dnia 14 września 1990 r., sygn. V KZP 21/09, OSNKW 1990, nr 4–6, poz. 19; również T. Razowski, *Zaliczenie okresu zatrzymania dokumentu uprawniającego do prowadzenia określonej kategorii pojazdów również na poczet zakazu prowadzenia pojazdów innej kategorii*, „Paragraf na Drodze” 2004, nr 1.

²⁴ Warto zauważyć, że obowiązujący poprzednio Kodeks karny z 1969 r. przewidywał w art. 83 § 4 obowiązek zaliczenia okresu zatrzymania prawa jazdy lub innego dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów na poczet kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych (w katalogu środków zapobiegawczych przewidzianych w ówczesnej ustawie procesowej nie figurował nakaz powstrzymywania się od prowadzenia pojazdów). W uzasadnieniu rządowego projektu Kodeksu karnego z 1997 r. wskazano natomiast, że nowy kodeks „podobnie ujmuje kwestię zaliczenia”. Uprawniony jest zatem wniosek, że w nowych przepisach ustawodawca, w wyniku błędu legislacyjnego, nie zwrócił uwagi na brak ustawowego zapisu, dotyczącego zaliczania okresu faktycznego stosowania środka przewidzianego w prawie o ruchu drogowym – brak, powodujący lukę w dyspozycji przepisu art. 63 § 2 k.k. (zob. J. Giezek, N. Kłaczyńska, G. Łabuda, *Komentarz do art. 63 k.k.*, LEX 2007; także uchwała SN z dnia 25 lutego 2009 r., sygn. I KZP 33/08, OSNKW 2009, nr 5, poz. 32, Prok. i Pr. 2009, dodatek „Orzecznictwo”, nr 1, poz. 3; Biul. SN 2009, nr 2, poz. 16; OSP 2009, nr 10, s. 110).

²⁵ Środki dostępne w postępowaniu karnym i w sprawach o wykroczenia powinny być spójne, skoro np. w przypadku czynów popełnianych po alkoholu, o konkretnej kwalifikacji może przesądzać zaledwie 0,01⁰/₀₀. Trudno zatem sensownie uzasadnić istniejące tu obecnie (*verba legis*) rozbieżności.

tor, stosując środek zapobiegawczy z art. 276 k.p.k., nie jest uprawniony do zatrzymania dokumentu stwierdzającego uprawnienie do prowadzenia pojazdu, nawet w zakresie wydanego nakazu²⁶. Omawiane środki powinny być zatem stosowane subsydiarnie, zgodnie z zasadą proporcjonalności i minimalizacji uciążliwości dla obwinionego/oskarżonego i zawsze ze świadomością skutków ich stosowania dla przyszłego orzeczenia o środku karnym.

4. Kilka uwag na temat środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów

Podsumowując dotychczasowe rozważania, należy uznać, że (co do zasady) każda, nieoparta na prawomocnym orzeczeniu sądowym, ingerencja organów państwa w sferę podmiotowych praw obywatela (tu – do uczestniczenia w ruchu pojazdów w roli kierującego), skutkująca wyłączeniem tego uprawnienia w całości lub jego częściowym ograniczeniem (w zakresie określonego rodzaju pojazdów), powinna zostać „zrekompensowana” w postaci późniejszego zaliczenia na poczet stosowanego środka karnego. Ograniczenie to powinno przy tym być rozumiane zgodnie z kryteriami dopuszczenia kierowców do ruchu, wskazanymi w prawie o ruchu drogowym. Ingerencja organu może dotyczyć samego uprawnienia lub jego materialnego substratu w postaci dokumentu prawa jazdy, którego posiadanie jest dla pełnoprawnego uczestniczenia w ruchu wymagane, a brak sankcjonowany. Środki godzące w omawiane prawo podmiotowe – jako antycypacyjne – powinny znajdować zastosowanie tylko wtedy, gdy późniejsze orzeczenie środka karnego jest niemal pewne lub wielce prawdopodobne. Pozostawienie okresu stosowania tych środków całkowicie poza wpływem na kształt kierowanego do wykonania środka karnego powodowałoby, że jego rzeczywisty, wyegzekwowany (przed i po prawomocnym rozstrzygnięciu sprawy) wymiar mógłby przekroczyć ramy wyznaczone kodeksową dyrektywą art. 56 w zw. z art. 53 k.k.

Warto również zauważyć aktualny kierunek zmian nastawienia do stosowania podobnych środków opresyjnych w doktrynie prawa, znajdujący również przełożenie na proces legislacyjny. Oto bowiem, w proponowanych nowelizacjach procedury karnej²⁷, postuluje się nałożenie na państwo odpowiedzialności odszkodowawczej za wszelkie przejawy nieuzasadnionej lub nadmiernej, nieproporcjonalnej ingerencji w sferę wolności obywatelskich. To zaś dotychczas było normą jedynie przy środkach skutkujących

²⁶ Por. T. Grzegorzcyk, *Kodeks postępowania karnego, Komentarz*, Warszawa 2008, s. 600.

²⁷ Zob. *Projekt Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Karnego noweli do Kodeksu postępowania karnego*, [w:] *Materiały konferencyjne I Krakowskiego Forum Karnistycznego*, Kraków 1 kwietnia 2011 r.

pozbawieniem osoby wolności, jako najbardziej dotkliwych i powodujących nieodwracalne skutki. Założenie takie ma swoje oczywiste uzasadnienie, wywodzone już od szczytów systemu prawnego – tj. licznych zasad Konstytucji RP. Niemniej, oczywiste jest również i to, że w praktyce nie sposób wyłączyć przypadki, gdy środek zapobiegawczy z art. 276 k.p.k. czy też zatrzymanie prawa jazdy, nie będą się całkowicie pokrywać ze środkiem karnym, orzekanym w późniejszym terminie i na innym już etapie postępowania. Nie jest to możliwe do wykluczenia, nawet wtedy, gdy ten sam organ stosuje prawne zatrzymanie dokumentu prawa jazdy i następnie orzeka środek karny (jak to ma miejsce w sprawach o wykroczenia drogowe, zagrożone zakazem prowadzenia pojazdów). Wszak okoliczności ujawnione w toku czynności procesowych mogą w niektórych przypadkach całkowicie zmienić uprzednie – zdałoby się pewne – oceny, zwłaszcza że przedmiotowy zakres stosowania art. 42 k.k. wyznaczony przesłanką „bezpieczeństwa w komunikacji” jest dość szeroki. Zatem problematyka zaliczeń nie będzie miała szans na pełną „automatyzację” – tzn. nie dojdzie do sytuacji, w której zaliczenie zawarte w wyroku będzie jedynie prostym „potrąceniem” od kolejno orzekanego środka karnego całości dotychczas stosowanych uciążliwości.

Przechodząc do zagadnienia orzekania omawianego środka karnego (ciągle w kontekście zaliczeń), należy zauważyć, że środek ten może być orzekany zarówno za przestępstwa (w formie kumulatywnej, obok kary – art. 42 k.k. lub samoistnej – art. 60 § 7 k.k.), jak też za wykroczenia (art. 28 pkt 1 k.w.). Zasadnicze jednak znaczenie dla dalszego ciągu niniejszej analizy będą mieć przepisy, stanowiące zasady wymiaru tego środka karnego w obu rodzajach spraw, tj. odpowiednio art. 42–43 i 56 k.k., wraz z niezmiernie tu istotnymi (wspomnianymi już wyżej) art. 63 § 2 k.k. oraz art. 29 k.w.

Warto także w tym miejscu zwrócić uwagę na to, że art. 42 k.k. uległ stosunkowo niedawno istotnej modyfikacji. Do czasu wejścia w życie nowelizacji Kodeksu karnego w zakresie § 2 tego artykułu²⁸ ustawa zakładała, że – *verba legis* – w stosunku do każdego sprawcy przestępstwa, będącego uczestnikiem ruchu (w tym drogowego), skazanego za czyn skierowany przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, popełniony w stanie nietrzeźwości (włączając w to m.in. nagminny występki z art. 178a § 2 k.k.), należało obowiązkowo orzec środek karny, obejmujący wszelkie lub tylko określonego rodzaju pojazdy mechaniczne. Stawiało to w gorszej sytuacji sprawców „występków rowerowych”, mimo że ich społeczna szkodliwość była oczywiście mniejsza niż tych z art. 178a § 1 k.k. Niemniej, czyniło to również prostszą kwestię zaliczania okresów zatrzymania dokumentu prawa jazdy, który odebrano kierującemu rowerem na poczet kolejno orzeczonego środka karnego. Obecnie za podobny czyn można orzec zakaz prowadzenia wszel-

²⁸ Dz. U. z 2011 r., Nr 17, poz. 78.

kich pojazdów lub pojazdów określonego rodzaju – a zatem także wyłącznie rowerów. Powoduje to, że w przypadku zatrzymania rowerzyście prawa jazdy zdecydowanie bardziej odczuwalny jest problem późniejszego „pokrycia” tak stosowanego środka orzekanym kolejno środkiem karnym. Dylematy te są o tyle zasadne, że w orzecznictwie stale obecne są wątpliwości co do celowości eskalacji środka karnego wobec kierujących rowerami w stanie nietrzeźwości, również w kierunku innych rodzajów pojazdów. Sąd Najwyższy konsekwentnie stoi na stanowisku, że środek karny powinien dotyczyć przede wszystkim tego pojazdu, przy użyciu którego popełniono przestępstwo²⁹. Z drugiej jednak strony antycypacyjny charakter zatrzymania dokumentu rodzi praktykę dostosowywania do niego późniejszych orzeczeń co do środka karnego – zwłaszcza gdy obejmuje go porozumienie oskarżonego z oskarżycielem, w ramach wniosku o wydanie orzeczenia bez przeprowadzania rozprawy (art. 335 k.p.k.)³⁰.

Zestawiając zatem aktualne przesłanki stosowania art. 42 § 1 i 2 k.k. z art. 29 § 2 k.w., można je uznać za spójne, stanowiące systemowo uzasadnione *kontinuum* w zakresie swobodnego wskazywania przez organ orzeczniczy „rodzaju pojazdu” objętego środkiem karnym. Oto bowiem poprzednio, w wielu sytuacjach, ułamek promila zawartości w organizmie zakazanego środka, decydujący o kwalifikacji czynu jako wykroczenia lub występku, wpływał także radykalnie i wiążąco dla sądu na zakres zakazu, gdy tymczasem społeczna szkodliwość obu czynów mogła być porównywalna. Obecnie sąd ma tu szerszy wachlarz możliwości, a ciężar gatunkowy przestępstw szczególnie niebezpiecznych, popełnianych przez pijanych kierowców, znajduje wystarczające odzwierciedlenie w możliwości objęcia zakazem „wszelkich pojazdów”. Tak szeroko sformułowany zakaz ma jednak (na co jednakże nie wskazuje jego pierwszoplanowe umiejscowienie w treści art. 42 § 2 k.k.) charakter ostateczny w świetle ustawowych dyrektyw wymiaru środków karnych. Wynika stąd, że obecnie znajdującą powszechne zastosowanie zasadą (także w odniesieniu do przywołanych poglądów SN) jest, iż zakaz prowadzenia pojazdów powinien obejmować pojazdy rodzajowo odpowiadające temu, którym sprawca kierował w czasie przestępstwa lub wykroczenia. Dalsza eskalacja tego środka musi już być szczegółowo uzasadniona w realiach danej sprawy – podobnie zresztą, jak nakładanie zakazu na osoby, które czyn godzący w bezpieczeństwo w komunikacji popełniły, nie kierując jakimkolwiek pojazdem – np. piesi.

²⁹ „Rodzaj pojazdu mechanicznego, przy prowadzeniu którego sprawca dopuścił się przestępstwa, stanowi, przy orzekaniu środka karnego przewidzianego w art. 42 § 2 k.k., przesłankę, wskazującą na rodzaj pojazdów mechanicznych, które powinny zostać objęte zakazem” – tak SN w wyroku z dnia 6 lipca 2006 r., sygn. IV KK 146/06, OSP 2007, nr 2, poz. 18.

³⁰ Tożsame wnioski dotyczą sytuacji zatrzymania prawa jazdy obejmującego wiele kategorii pojazdów, jak też podobnego zakresowo nakazu powstrzymania się od kierowania pojazdami, wobec późniejszego objęcia zakazem (środkiem karnym) tylko jednej lub części z nich.

Pozostając jeszcze przez chwilę w sferze porównań regulacji karnych i wykroczeniowych, w nawiązaniu do rozważań z poprzedniego ustępu warto zauważyć, że w postępowaniu w sprawach o wykroczenia nie znalazł się przepis odpowiadający treściowo art. 276 k.p.k. Tymczasem podobna instytucja byłaby tu funkcjonalna i bardzo użyteczna, zwłaszcza wobec rowerzystów, których trudno w pełni zdyscyplinować poprzez odebranie dokumentu prawa jazdy (szczególnie, gdy w ogóle go nie posiadają). Stawia to w kontekście art. 29 § 4 k.w. na porządku dziennym pytanie o stosowanie zaliczenia w sytuacji, gdy wskutek zmiany kwalifikacji prawnej czynu zostanie on „zdegradowany” z poziomu przestępstwa do poziomu wykroczenia, a uprzednio nałożono już na osobę nakaz powstrzymania się od kierowania określonymi pojazdami (o czym także poniżej).

5. Warianty rozstrzygnięć dotyczących zaliczania środków zapobiegawczych i wykonywania zakazów prowadzenia pojazdów

Przejsć teraz należy do tematyki zaliczeń, której osią, w naturalny sposób, stać się musi art. 63 § 2 k.k. Jego wykładnia, szeroko sięgająca do analogii, otwiera bowiem pole dla dywagacji nad dopuszczalnością i potrzebą stosowania tego i innych skutkujących podobnie przepisów, także do sytuacji literalnie tam nie uregulowanych. Drzwi do takiej praktyki zostały uchylone przez powszechne dopuszczenie do równorzędnego traktowania, na gruncie zaliczeń, środka z art. 276 k.p.k. i zatrzymań dokumentów prawa jazdy w oparciu o ustawę Prawo o ruchu drogowym. Dopiero taka perspektywa pozwoli odnieść się także do pozostałych sytuacji przywołanych powyżej w ustępie 2 niniejszego opracowania, w odwołaniu m.in. do art. 90 § 2 k.k. czy art. 10 § 1 k.w.

Art. 63 § 2 k.k. nakazuje zaliczyć na poczet orzeczonych środków karnych (w tym z art. 39 pkt 3 k.k.) okres rzeczywistego stosowania odpowiadających im rodzajowo środków zapobiegawczych określonych w art. 276 k.p.k., oraz – *per analogiam* – zatrzymania dokumentu, zgodnie z Prawem o ruchu drogowym³¹. Mimo tego, że w obu paragrafach omawianego artykułu rozdzielono zaliczenia dotyczące kar i środków karnych, to nie ulega wątpliwości, iż cele tych instytucji są zbieżne³². Zatem dopuszczalne wydaje się również analogiczne posługiwanie się w tej wspólnej przestrzeni ogólnymi tezami, ukutymi wprost dla potrzeb wykładni art. 63 § 1 k.k. Tu, w pierwszej kolejności, wypada

³¹ Zob. także: wyrok SN z dnia 5 grudnia 2005 r., sygn. IV KK 319/05, OSP 2006, nr 9, poz. 97, z głosem aprobowującym R.A. Stefańskiego, OSP 2006, nr 9, poz. 97.

³² Podobnie, jak to ma miejsce generalnie przy zasadach wymiaru, a poniekąd także wykonywania wszelkich środków mających aspekt penalny.

odwołać się do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 25 kwietnia 2006 r.³³ Parafrazując jego przesłanie, należałoby przyjąć, że z chwilą prawomocnego orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów, okres uprzedniego pozbawienia osoby odpowiadającego mu treściowo uprawnienia, staje się częścią wykonywanego środka karnego. Pozwala na to, jak się wydaje, postępująca świadomość zarówno orzecznictwa, jak i doktryny co do znaczenia w procesie karnym instrumentów gwarancyjnych, skierowanych na osobę oskarżonego (patrz proponowane zmiany w k.p.k.), a także wysokie standardy narzucone w Konstytucji. Zaliczenie to jest przy tym obligatoryjne, a jego pominięcie stanowi poważne uchybienie – względną przesłankę odwoławczą³⁴. Wynika stąd, że już samo zastosowanie na poprzednich etapach postępowania środków godzących w prawa podmiotowe (tu: prawomocne wydanie nakazu z art. 276 k.p.k. lub prawne zatrzymanie dokumentu prawa jazdy³⁵) zobowiązuje sąd, w przypadku orzeczenia środka karnego, do stosowania zaliczenia. Jest to jeszcze bardziej oczywiste, gdy także środek karny jest w danym przypadku orzekany obligatoryjnie. Innym wskazaniem, jak najbardziej tu stosownym, jest także to, że zaliczeniem winna być objęta tylko taka ingerencja w uprawnienie do kierowania pojazdami, która jest ściśle związana z realizacją postępowania o przestępstwo lub wykroczenie i nie wynika wyłącznie z innej przyczyny³⁶.

W tym miejscu pojawia się wszakże pytanie, czy wobec podejrzenia popełnienia czynu zagrożonego orzeczeniem zakazu prowadzenia pojazdów za taką ingerencją nie należy uznać każdego zatrzymania prawa jazdy – także zatrzymania jedynie fizycznego, którego w późniejszym etapie nie zatwierdził sąd lub prokurator? Przecież okres tej weryfikacji, tj. 7 a nawet 30 dni, jest oczywistą stratą dla osoby niesłusznie poddanej temu rygorowi. Sięgnięcie tu do analogicznego stosowania mechanizmów wypracowanych dla izolacyjnych środków zapobiegawczych jednoznacznie rozwiązałoby ten dylemat z korzyścią dla podmiotu, którego prawa ograniczono (o czym będzie jeszcze mowa).

W oparciu o przeprowadzone rozważania widać również, że nader często, w toku wykładni art. 63 § 2 k.k., jedyną przesłanką poddającą się jeszcze (wobec pozostałych uwarunkowań systemowych) interpretacji pozostaje „odpowiedniość” rodzaju środka zapobiegawczego i środka karnego. Warto podkreślić, że brak w tym zakresie odpowiednika uniwersalnego, ustawowego „przelicznika”, takiego jak zawarty w § 1 art. 63 k.k.

³³ Sygn. III KK 409/05, OSNKW 2006, nr 7–8, poz. 72.

³⁴ Tak J. Giezek, N. Kłaczyńska, G. Łabuda, *Komentarz do art. 63 k.k.*, LEX 2007.

³⁵ W razie zatwierdzenia uprzednio zastosowanego zatrzymania faktycznego, ze skutkiem liczącym wstecznie, od daty fizycznego odebrania dokumentu.

³⁶ Chodzi głównie o równoczesne zatrzymanie dokumentu prawa jazdy na podstawie innych przesłanek – np. ściśle administracyjnych (przekroczenia liczby punktów karnych, upłynięcia ważności blankietu) – zob. także postanowienie SN z dnia 26 lutego 2004 r., sygn. I KZP 44/03, OSNKW 2004, nr 3, poz. 34.

Nie można zatem przyjąć, że (przykładowo) 1 dzień zatrzymania prawa jazdy kategorii B odpowiada 2 dniom zakazu prowadzenia rowerów, a 4 dni nakazu powstrzymania się od kierowania rowerami to 1 dzień zakazu prowadzenia pojazdów kategorii C. Jakkolwiek nadal ważna jest zasada, że każdy dzień, w którym (choćby w jego części) obowiązywały wspomniane ograniczenia, powinien zostać objęty zaliczeniem (w całości!). Ma tu więc zastosowanie „zaokrąglenie” okresu zaliczenia w górę, na korzyść osoby karanej.

Skoro jednak nie funkcjonują oficjalne „przeliczniki”, to należy ostatecznie poruszyć centralny problem niniejszego opracowania – tj.: co, na co i jak zaliczać. Sama ustawa posługuje się tu, jak wspomniałem, terminem „odpowiadania rodzajowego”. Oczywiście jest tu ponowne sięgnięcie do „określonego rodzaju pojazdu” z art. 42 k.k. Innym, wymagającym przywołania, jest także art. 90 § 2 k.k., wspominający o „zakazach tego samego rodzaju”. Ten ostatni przepis, regulujący zasady łączenia środków karnych, jest tu wyjątkowo użyteczny. Logicznie rzecz biorąc, łączyć ze sobą, celem stworzenia pewnej nowej jakości (łączonego środka karnego), można jedynie elementy do siebie zbliżone lub wręcz identyczne. Przyjął się zatem – jak najbardziej słuszny – pogląd, że sformułowanie „zakazy tego samego rodzaju” należy interpretować ścieśniająco, w tym nie tylko obejmować nim określone w art. 39 pkt 3 k.k. środki karne, w których nazwie występuje słowo „zakaz”, lecz obwarować to dodatkowo warunkiem ich rodzajowej i zakresowej tożsamości. Brak podstaw, by sąd, na poczet środka karnego, stosował zaliczenie ograniczeń, dotyczących sfery uprawnień wykraczających poza zakres tego środka. Nie służyłoby to bowiem żadnym względom sprawiedliwościowym, a wręcz uchybiałoby celom polityki kryminalnej³⁷.

W tym ujęciu zaliczenie mogłoby jednak dotyczyć tylko tych środków prewencyjnych, które idealnie odpowiadają kolejno orzeczonemu środkom karnym, i winno być stosowane bardzo restrykcyjnie i ściśle. Niemniej, w powszechnej ocenie osób dotkniętych ograniczeniami celującymi w ich uprawnienia do uczestniczenia w ruchu pojazdów, sankcyjny charakter takiej ingerencji jest oczywisty, niezależnie od tego, czy ingerencja ta ma miejsce przed, czy już po wydaniu przez sąd prawomocnego wyroku. Uprawnienie do bycia czynnym kierowcą postrzegane jest ponadto jako pewien zbiór praw i obowiązków³⁸. Zatem każda ingerencja w te uprawnienia, niezależnie od jej zakresu, pozostaje

³⁷ Tak: T. Razowski, *Dopuszczalność łączenia w wyroku łącznym środków karnych zakazu prowadzenia pojazdów*, Prok. i Pr. 2004, nr 4, s. 64 i nast.; *idem*, *Orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów w wyroku łącznym*, Prok. i Pr. 2004, nr 4, s. 59 i nast.; *idem*, *Zaliczenie okresu zatrzymania dokumentu uprawniającego do prowadzenia określonej kategorii pojazdów również na poczet zakazu prowadzenia pojazdów innej kategorii*, „Paragraf na Drodze” 2004, nr 3; J. Giezek, N. Kłaczyńska, G. Łabuda, *Komentarz do art. 90 k.k.*, LEX 2007.

³⁸ Nie funkcjonuje tu w zbiorowej wyobraźni wydzielenie przesłanek poszczególnych, posiadanych przez daną osobę kategorii prawa jazdy, co odzwierciedla także ich wyrażenie tylko

staje w pewnej, węższej lub szerszej relacji odpowiedniości względem kolejno stosowanego środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów. To z kolei rodzi zrozumiałe oczekiwanie pełnej rekompensaty znoszonych dolegliwości – a zatem zaliczania na poczet orzeczonego środka karnego (niezależnie od jego szczegółowej treści) wszelkich uprzednich ingerencji w tę sferę wolności (prawa podmiotowego), aby żadna z nich nie została tu pominięta bądź uznana za poniesioną na darmo czy „na wyrost”.

Jak zatem widać, pojawia się dylemat związany z pogodzeniem dwóch ewidentnie przeciwstawnych stanowisk. Warto dla jego rozstrzygnięcia sięgnąć do *ratio legis* instytucji zaliczenia, którym jest wyeliminowanie pozakarnych dolegliwości, jakim była poddawana osoba jeszcze formalnie niewinna (tu: dolegliwości, polegających na uniemożliwieniu kierowania pojazdami przed orzeczeniem sądowego zakazu). Rekompensata ta polegać ma na swoistym „zmniejszeniu” rzeczywistego wymiaru środka penalnego, w wyniku zaliczania okresów, w których doszło uprzednio do pozbawienia lub do istotnego ograniczenia określonego prawa lub wolności³⁹. Nie sposób jednak przystać na preferencyjne, rozszerzające działanie zaliczenia na korzyść podsądnego, polegające na tym, iżby miało ono obejmować rygory realnie uprzednio nie stosowane, a tym samym ograniczać (niejednokrotnie znacznie) lub wręcz eliminować przez „pokrycie” ciężar penalny zapadłego wyroku. Dla przykładu: stosowanie dozoru policyjnego czy zakazu opuszczania kraju, mimo że ewidentnie ogranicza wolność osoby im poddanej zanim zapadnie wyrok skazujący, nie stanowią przesłanki zaliczenia tych ograniczeń na poczet kary pozbawienia, a nawet ograniczenia wolności. Nie sposób wszak przeoczyć głównych, społecznie uzasadnionych celów stosowania tych środków (podobnie jak w przypadku wyeliminowania kierującego z ruchu do czasu wydania rozstrzygnięcia przez sąd), do których bynajmniej nie należy wyprzedzające karanie podejrzanego/oskarżonego. Celnie ów dylemat rozstrzygnął T. Razowski, stwierdzając, że dopuszczalne jest zaliczenie okresu zatrzymania dokumentu dotyczącego tylko tego rodzaju lub kategorii pojazdu, którego zakaz prowadzenia sąd orzekł z tytułu środka karnego, i jedynie okresu faktycznego stosowania tego zatrzymania⁴⁰ – oraz, oczywiście w takim samym zakresie, zaliczenie stosowania środka z art. 276 k.p.k.

Przedstawione konkluzje przesądzają o tym, że środek karny zakazu prowadzenia pojazdów nie może być traktowany jako środek jednolity, homogeniczny, ale jako doty-

jednym (co do zasady) posiadanym przez kierowcę dokumentem. Także jego utrata dotyka bowiem całej sfery jego uprawnień w zakresie uczestnictwa w ruchu pojazdów (mechanicznych).

³⁹ Tak: uchwała SN z dnia 25 lutego 2009 r., sygn. I KZP 33/08 OSNKW 2009, nr 5, poz. 32, Prok. i Pr., dodatek „Orzecznictwo” 2009, nr 1, poz. 3; Biuletyn SN 2009, nr 2, poz. 16, OSP 2009, nr 10, s. 110.

⁴⁰ Zob. T. Razowski, *Zaliczenie okresu zatrzymania...*

czący zbioru uprawnień delimitowanych zgodnie z założeniami prawa o ruchu drogowym. Tak więc nakaz powstrzymania się od prowadzenia pojazdów mechanicznych lub zatrzymanie prawa jazdy jakiegokolwiek kategorii nie będą mogły zostać zaliczone na poczet zakazu prowadzenia rowerów – i *vice versa*. Z kolei środki prewencyjne obejmujące jedną lub kilka kategorii pojazdów powinny zostać objęte zaliczeniem zarówno w przypadku orzeczenia środka karnego zakresowo w pełni z nimi zbieżnego (dokładnie ta sama lub te same kategorie pojazdów), szerszego (zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów), jak i w przypadku jedynie częściowego ich pokrywania się. Wówczas właśnie zakaz dotyczący każdej z kategorii pojazdów powinien być wykonywany po części odrębnie – tj. naliczania biegu obowiązywania środka karnego i terminów przywracania uprawnień, w kontekście okresu objętego zaliczeniem.

Błędem jest w tym ujęciu zaliczanie okresu zatrzymania prawa jazdy (np. kategorii B, bo oskarżony uprawnienia dotyczące innej kategorii pojazdów dotychczas nie posiadał) na poczet zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów, bez dodatkowego opatrzenia go komentarzem odnośnie do dokładnego zakresu tego zaliczenia. Natomiast nakaz powstrzymania się od prowadzenia wszelkich pojazdów nadaje się do zaliczania na poczet środka karnego, obejmującego zarówno pojazdy mechaniczne, jak i niemechaniczne. Wobec przedstawionych argumentów i wcześniejszych wniosków oczywista wydaje się sugestia (co można wskazać jako zasadę), by przed wydaniem w sprawie wyroku wszelkie środki prewencyjne stosować wyłącznie w stosunku do kategorii pojazdów zbieżnej z tym pojazdem, jakiego użyto do popełnienia przestępstwa bądź wykroczenia. Szersze stosowanie środków prewencyjnych musi być bardzo szczegółowo rozważone i uzasadnione, bowiem powetowanie płynących stąd ewentualnych szkód dla podmiotu postępowania może być trudne lub niemożliwe.

Takie stosowanie zaliczeń, w zakresie odpowiedzialności karnej, w pełni realizuje funkcję gwarancyjną co do wymiaru konkretnego środka karnego, orzeczonego w danej sprawie, i umożliwia udzielenie dość kategoriycznej odpowiedzi na część postawionych na wstępie pytań. Nie jest jednak całkowicie satysfakcjonujące, jeśli idzie o nakaz możliwie pełnej rekompensaty poniesionych przed wydaniem wyroku rygorów. Brak takiej rekompensaty powinien być szczególnie uzasadnionym wyjątkiem. Tu w naturalny sposób pojawia się kolejne zagadnienie: co zrobić w sytuacji, gdy np. w sprawie, w której stosowano środek prewencyjno-zapobiegawczy (nakaz lub zatrzymanie dokumentu), zaliczenie w ogóle nie może być zastosowane.

6. Miejsce dla analogii w toku dokonywania zaliczeń – z uwzględnieniem gwarancji praw podmiotowych kierującego

Zasadą jest łączność wszelkich czynności procesowych i wynikających stąd następstw – także w sferze praw i wolności jednostek, związanych z daną sprawą (z jednym nurtem postępowania⁴¹), aż do jego prawomocnego zakończenia. Dotyczy to również (w oparciu o stosowne przepisy wykonawcze) stadium wykonywania kar i środków karnych. Klasycznym tego przykładem w sferze zaliczeń i środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów jest warunkowe umorzenie postępowania, a później, po jego podjęciu, kolejne wyrokowanie. Umarzając warunkowo postępowanie, sąd może nałożyć na sprawcę czynu, którego okoliczności nie budzą wątpliwości, m.in. środek karny z art. 39 pkt 3 k.k. Jest on, mimo umorzenia, normalnie wykonywany i do chwili przyszłego podjęcia postępowania może zostać wykonany w części lub w całości.

Także w tym przypadku doktryna jednoznacznie stanęła na stanowisku o dopuszczalności zastosowania, w drodze analogii, przepisu art. 63 § 2 k.k. Uznano tym samym, że środek karny zakazu prowadzenia pojazdów, orzeczony wyrokiem warunkowo umarzającym postępowanie (i ewentualnie wykonany), należy zaliczyć na poczet tego zakazu, orzeczonego kolejno, po podjęciu postępowania warunkowo umorzonego⁴² (poczynione powyżej wskazania co do zakresów zaliczenia są tu aktualne – także jeżeli oba zakazy się w tym przedmiocie różniły).

Warto w tym miejscu sięgnąć także do anonsowanego już przepisu art. 10 § 1 k.w. Przepis ten, w przypadku gdy za ten sam czyn, wypełniający znamiona zarówno przestępstwa, jak i wykroczenia orzeczono odrębnie środki karne tego samego rodzaju, nakazuje wykonanie jedynie najsurowszego z nich. W razie uprzedniego wykonania łagodniejszego jest on zaliczany na poczet surowszego. Chodzi zatem o środki karne zakazu prowadzenia pojazdów, orzekane w warunkach zbiegu przepisów wypełniających równocześnie znamiona wykroczenia i przestępstwa, prowadzące do podwójnego ukarania⁴³ (przestępstwo drogowe nie redukuje znamion tych wykroczeń drogowych, które nie

⁴¹ Zob. także wyrok SN z dnia 4 czerwca 2007 r., sygn. V KK 315/06, LEX nr 277267, Biul. PK 2007, nr 16, poz. 14, Prok. i Pr., dodatek „Orzecznictwo” 2008, nr 1, poz. 6.

⁴² Zob. P. Kaczmarek, T. Razowski, *Zaliczenie wykonanych środków karnych w postępowaniu po podjęciu postępowania warunkowo umorzonego*, Prok. i Pr. 2003, nr 5, s. 58.

⁴³ Przykładami sytuacji rodzących taki skutek procesowy może być spowodowanie jednym czynem zdarzenia drogowego o skutkach opisanych przez art. 86 § 1 k.w. i jednocześnie – o skutkach swoistych dla art. 177 § 1 lub 2 k.k. Podobna sytuacja zachodzi wtedy, gdy osoba prowadząca pojazd w stanie po użyciu alkoholu (art. 87 § 1 k.w.) powoduje, przez naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu, wypadek drogowy (art. 177 k.k.).

były przyczyną tego przestępstwa, spowodowanego przez tożsamego sprawcę⁴⁴). W takich przypadkach oczywiste jest zestawienie orzeczonych równolegle środków karnych o jednakowych zakresach przedmiotowych (obejmujących te same kategorie pojazdów), ale różnej rozpiętości czasowej.

Co jednak w sytuacji, gdy jeden zakaz obejmuje inną kategorię prawa jazdy niż drugi? Albo gdy jeden dotyczy części tych kategorii, podczas gdy drugi wszelkich? I jak w tym wszystkim umiejscowić pojazdy niemechaniczne? Przedstawione wyżej propozycje posługiwania się zaliczeniami wydają się i do tej sytuacji doskonale przystawać, toteż ich powtarzanie nie wydaje się już konieczne. Warto tylko zwrócić uwagę, że porównywanie, ważenie ciężaru („surowości”) środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów jest w ogóle możliwe wtedy, gdy dotyczy on tej samej kategorii pojazdów. W przeciwnym przypadku jest to zawsze arbitralna ocena sądu, skoro każdorazowo inna jest waga zakazu prowadzenia danego typu pojazdu, np. dla „niedzielnego” kierowcy i kierowcy zawodowego, czy też w przypadku osoby posiadającej pojazd (opłacającej ubezpieczenia itp.) i w stosunku do osoby w ogóle nie dysponującej własnym środkiem lokomocji. Nawet zakaz prowadzenia rowerów może ekonomicznie mocno dotykać – np. zawodowego rikszarza.

Powyższe przykłady elastycznego posługiwania się artykułem 63 § 2 k.k. i dzięki temu rozszerzania jego działania na dalsze pola (co odpowiada nadaniu mu w kodeksie roli zasady wymiaru środków karnych), w powiązaniu z istniejącym powinowactwem wszystkich środków zapobiegawczych jako takich (oceniając to w kontekście teleologicznym), rzucają nowe światło na posługiwanie się zaliczeniami przy zakazie prowadzenia pojazdów, orzeczonym w innym postępowaniu. Brak bowiem racjonalnych przesłanek, aby uznać, że zasady zaliczania powinny znajdować zastosowanie jedynie wobec środków skutkujących pozbawieniem osoby wolności osobistej, natomiast nie mają być stosowane przy pozbawieniu lub ograniczeniu innych jej wolności. Gradacja skutków ingerencji organów państwa w konkretne uprawnienia nie musi poddawać się prostym kalkulacjom. Oto bowiem dla zawodowego kierowcy miesiąc bez prawa jazdy może oznaczać dużo większe perturbacje niż weekend spędzony w przymusowej izolacji. Wspomiane wcześniej tendencje w proponowanych zmianach odpowiedzialności od-

⁴⁴ Zob. B. Mik, Głosa do uchwały SN z dnia 15 września 1999 r., sygn. I KZP 26/99, WPP 2000, nr 2, s. 164; W. Kotowski, *Komentarz do art. 10 k.w.*, Oficyna 2009; T. Grzegorzczak, W. Janowski, M. Zbrojewski, *Komentarz do art. 10 k.w.*, LEX 2010; W. Marcinkowski, *Zbieg przestępstw i wykroczeń drogowych*, WPP 2004, nr 1, s. 14; K. Szmidt, *Zbieg przestępstwa prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości z niektórymi typami wykroczeń*, Prok. i Pr. 2001, nr 11, s. 16 oraz: wyrok SN z dnia 5 listopada 2009 r., sygn. III KK 255/09, LEX nr 550488 i postanowienie SN z dnia 12 stycznia 2001 r., sygn. III KKN 504/98, OSP 2001/9/126.

szkodowawczej Skarbu Państwa za stosowanie środków zapobiegawczych są znamieniem postępującej tu ewolucji.

Kierując się zatem przedstawionymi argumentami, a zarazem potrzebą ograniczenia (gdy jest to możliwe) czysto ekonomicznej odpowiedzialności państwa za nieuniknione przypadki chybionego posługiwania się nakazami z art. 276 k.p.k. i zatrzymaniami praw jazdy, postulować należy dopuszczenie do odpowiedniego stosowania także tutaj instytucji tradycyjnie funkcjonujących jedynie w powiązaniu ze środkami skutkującymi pozbawieniem wolności. Relacja zatrzymania lub tymczasowego aresztowania osoby, w stosunku do orzekanych kolejno kar izolacyjnych, jest bowiem czytelnie zbliżona do stosowania środków prewencyjnych i karnych, skutkujących wyłączeniem osoby z udziału w ruchu pojazdów po drogach publicznych. Cel gwarancyjny ww. instytucji rekompensacyjnych byłby w obu sytuacjach w pełni zachowany, a konieczna analogia oddziałuje jednoznacznie na korzyść osób karanych, pozostając w proporcji do rygorów, jakim ich wcześniej poddano⁴⁵.

Typowym przykładem przepisu prowadzącego do sytuacji, gdy „konsumpcja” stosowanych ograniczeń praw podmiotowych nie może nastąpić w tym samym postępowaniu, w którym je stosowano, jest art. 61 § 2 k.k.⁴⁶ – uprzednie posłużenie się nakazem czy też zatrzymaniem prawa jazdy nie będzie tu mogło zostać objęte zaliczeniem. Oczywiście jest w tym miejscu pytanie o odpowiednie zastosowanie w omawianej sytuacji art. 417 k.p.k. Przepis ten podmiotowi – wobec którego odstąpiono od ukarania (a także prawomocnie go uniewinniono lub umorzono postępowanie), natomiast uprzednio stosowano zatrzymanie prawa jazdy bądź nakaz z art. 276 k.p.k. – potencjalnie daje prawo do zaliczenia okresu stosowania tych środków na poczet środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego w innej sprawie, gdzie postępowanie toczyło się równocześnie⁴⁷. Chodzi o dążenie do realnego powetowania spowodowanych uciążliwości. Jest to kierunek słuszny z wielu wskazanych uprzednio powodów. Warunkiem takiego „manewru” jest to, aby postępowanie w pierwszej sprawie toczyło się w całości lub

⁴⁵ Jako warunki stosowania analogii *legis* wskazuje się jej korzystny wpływ na sytuację strony postępowania, przy braku naruszania praw i interesów innych osób oraz zgodności z regułami postępowania (brak obrazu przepisów prawa) – co w omawianej sytuacji jest spełnione.

⁴⁶ Odstępując od wymierzenia kary, sąd może również odstąpić od wymierzenia środka karnego, chociażby jego orzeczenie było w odniesieniu do danej sytuacji faktycznej obowiązkowe.

⁴⁷ Równoczesność toczenia się postępowań należy rozumieć jako sytuację postępowań zająających się czasowo. Nie ma to miejsca wówczas, gdy po całkowitym i prawomocnym zakończeniu jednego postępowania zostało wszczęte postępowanie w innej sprawie (zob. postanowienie SA w Szczecinie z dnia 25 października 2006 r., sygn. II AKz 336/06, LEX nr 284369 oraz postanowienie SA w Katowicach z dnia 27 września 2006 r., sygn. II AKz 605/06, KZS 2007, nr 1, poz. 90, Prok. i Pr. 2007, dodatek „Orzecznictwo”, nr 10, poz. 37).

w części obok postępowania w drugiej z tych spraw⁴⁸ oraz aby w tej drugiej sprawie orzeczono środek karny zakresowo zbieżny z możliwym zaliczeniem.

Stosując odpowiednio art. 417 k.p.k., należy także uznać, że wskazany zabieg mógłby dotyczyć również sytuacji, gdy okres stosowania nakazu powstrzymania się od prowadzenia pojazdów bądź okres zatrzymania dokumentu przekraczał wymiar środka karnego, orzeczonego w danej sprawie (wystarczył do „pokrycia” orzeczonego w niej środka w całości, a mimo tego nie został „skonsumowany”⁴⁹ – pozostała nadwyżka). Co do zasady bowiem – podobnie jak to ma miejsce w przypadku art. 63 § 2 k.k. – w sposobie interpretacji warunków stosowania art. 417 k.p.k.⁵⁰ orzecznictwo dopuszcza, na korzyść skazanego, zarówno wykładnię rozszerzającą, jak i analogię (kiedy w omawianych przypadkach taka potrzeba rzeczywiście istnieje). Możliwość takiego zaliczenia byłaby o tyle istotna, że zaliczenie stosowane według reguł wynikających z art. 417 k.p.k. i art. 63 k.k. wyklucza późniejsze skuteczne wystąpienie z roszczeniem o odszkodowanie lub zadośćuczynienie na podstawie przepisów rozdziału 58 k.p.k.⁵¹ – za ten sam okres⁵².

Na koniec należy także podkreślić konieczność objęcia omawianymi procedurami również sytuacji jedynie faktycznego pozbawienia dokumentu prawa jazdy, gdy pozostawał on poza dyspozycją osoby uprawnionej do czasu decyzji właściwego organu, odmawiającej dokonania zatrzymania procesowego (7 lub 30 dni), jak również sytuacji stosowania art. 276 k.p.k. w sprawach, gdzie nie było *ex ante* dopuszczalne orzeczenie środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów.

⁴⁸ Por. uchwałę SN z dnia 11 kwietnia 1984 r., sygn. VI KZP 28/83, OSNKW 1984, nr 7–8, poz. 68.

⁴⁹ Por. uchwałę SN z dnia 21 grudnia 1989 r., sygn. V KZP 26/89, OSNKW 1990, nr 4–6, poz. 15.

⁵⁰ Zob.: wyrok SA w Katowicach z dnia 19 listopada 2008 r., sygn. II AKa 337/08, Biul. SA/Ka 2009, nr 1, s. 19–20, KZS 2009, nr 3, poz. 64.

⁵¹ Zgodnie z art. 552 k.p.k. – którego regulacja ma szansę zostać wkrótce rozszerzona na ogół środków zapobiegawczych – oskarżonemu, który w wyniku wznowienia postępowania lub kasacji został niewinny lub skazany na łagodniejszą karę, służy od Skarbu Państwa odszkodowanie za poniesioną szkodę oraz zadośćuczynienie za doznaną krzywdę, wynikłe z wykonania względem niego w całości lub w części kary, której nie powinien być ponieść oraz w przypadku niewątpliwie niesłusznego tymczasowego aresztowania lub zatrzymania.

⁵² Zob. postanowienia SN: z dnia 20 września 2007 r., sygn. I KZP 28/07, OSNKW 2007, nr 10, poz. 70 oraz z dnia 8 stycznia 2008 r., sygn. V KK 157/07, BPK SN 2008, nr 3, s. 32. Także: J. Grajewski, L.K. Paprzycki, S. Steinborn, *Komentarz aktualizowany do art. 417 k.p.k.*, LEX/el. 2011; W. Grzeszczyk, *Przegląd uchwał Izby Karnej Sądu Najwyższego (prawo karne procesowe – 2007 r.)*, Prok. i Pr. 2008, nr 4, s. 78–79.

7. Podsumowanie

Przedstawione propozycje wykładni przepisów wydają się być spójne i logiczne, a w kontekście funkcji gwarancyjnej postępowań sądowych także dla podsądnego – wręcz oczywiste. Jakkolwiek propozycje te wykraczają poza zwykłe ramy wykładni przepisów, sięgając nawet do analogii, to jednak nie rażą w kontekście zasad stosowania tej szczególnej metody wypełniania luk w unormowaniach prawnych, jaką jest analogia – luk, których w omawianej materii można się dopatrywać. Jest to przy tym kierunek, którego obecność w doktrynie i orzecznictwie – także na kanwie omawianych wyżej przepisów – trwa już od dawna i dalsze jego rozwijanie jest, jak się wydaje, jedynie rzeczą rozsądnego wagi celów i potrzeb. Granice tej praktyki w nieprzekraczalny sposób wyznaczają nakazy Konstytucji, do których przedstawione propozycje zbliżają się raczej w sposób pozytywny, wypełniając jej założenia, niż miałyby stanowić dla nich jakiegokolwiek zagrożenie.

Powszechnie aprobowana zasada, że uciążliwości, ponoszone przez uczestników postępowań karnych czy wykroczeniowych przed zapadnięciem w ich sprawie prawomocnego rozstrzygnięcia, powinny zostać im w pełni powetowane, jest na tle obecnej praktyki (w kontekście środków karnych zakazu prowadzenia pojazdów) nader często niemożliwa do wypełnienia. Proponowane podejście umożliwiłoby wypełnienie w tym zakresie luki, której istnienie stanie się jeszcze bardziej „bolesne” w przypadku wprowadzenia odpowiedzialności odszkodowawczej państwa za nieproporcjonalne posługiwanie się przez jego organy wszelkimi, a nie – jak obecnie – jedynie wybranymi środkami zapobiegawczymi.

Summary

Including period of driving licence deprivation in the process of ordering and enactment of penal mean ban on driving vehicles

The author analyzes consequences of using two similar means of crime/misdemeanor prevention in the area of road traffic: prohibition of driving vehicles (art. 276 of the Penal Procedure Code) and annexation of the driving license document (by regulation of art. 135 of the Road Traffic Bill). The main point of the study is to find out, whether and how should these facts (practical use of the mentioned means) have influence on courts' jurisdiction and sentencing penal means of prohibiting to drive vehicles in public traffic. The author presents an opinion that constitutional guarantees obligate

courts to take into consideration at the time of sentencing the ban also the period of prohibition/document annexation every time when this means was effectively in force. But none of these means – prevention or penal one – is homogenous. It could concern different kinds of vehicles – sometimes even those which require no permission to operate (like bicycles and horse-drawn carriages). So the ranges of those “pre and insentencing” means even in one proceedings could be totally different. This provokes deliberation how to keep the guarantees of traffic offenders’ rights without preferences for them by the penalties (how not to give them back more than they had actually sacrificed). The author suggests that the answer could be provided by the regulations of the Penal Code that have the status of universal rules of humanitarian punishing (starting with art. 63 of the Penal Code), and that point of view can be expanded by using the analogy to some other legal institutions. The study also quotes several sentences of the Supreme Court, which present the guidelines for interpretation of particular regulations.

