

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Sprawiedliwości</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Arkadiusz Myrcha, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu <u>opiekun legislacyjny:</u> Monika Walewska, Zastępca Dyrektora Departamentu Legislacyjnego E-mail: sekretariat.dl@ms.gov.pl; Tel. 22 52-12-764</p> <p>Beata Woźniak-Tuszyńska Główny Specjalista-Prokurator, Departament Legislacyjny E-mail: Beata.Wozniak-Tuszyńska@ms.gov.pl; Tel. 22 52-12-343</p> <p><u>opiekun merytoryczny:</u> Michał Hara, Dyrektor Departamentu Prawa Karnego E-mail: sekretariat.dpk@ms.gov.pl; Tel. 22 52-12-645</p>	<p>Data sporządzenia 30.01.2025 r.</p> <p>Źródło: Inicjatywa własna</p> <p>Nr w wykazie prac UD185</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Założenia niniejszej regulacji zostały opracowane wspólnie przez przedstawicieli Ministerstwa Sprawiedliwości, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministerstwa Infrastruktury oraz Komendy Głównej Policji i Inspekcji Transportu Drogowego. Stanowią one efekt dotychczasowych doświadczeń w zakresie prowadzenia kontroli drogowej oraz ścigania sprawców przestępstw i wykroczeń zagrażających bezpieczeństwu wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Jednym z priorytetów jest eliminowanie z ruchu drogowego recydywistów z wielokrotnymi zakazami prowadzenia pojazdów. Kolejnym problemem są nielegalne wyścigi, rajdy czy imprezy odbywające się na drogach, na których odbywa się ruch kołowy. Organizacja tych wydarzeń staje się coraz bardziej odczuwalna i ma coraz większy wpływ na spadek poczucia bezpieczeństwa wśród użytkowników dróg. Szczególnie niebezpieczne jest zachowanie osób spontanicznie ścigających się na drogach, bądź jeżdżących po nich brawurowo, z naruszeniem elementarnych zasad bezpieczeństwa ruchu. Podjęcie bardziej radykalnych działań wobec organizatorów i uczestników nielegalnych wyścigów, a także osób rażąco naruszających przepisy ruchu drogowego wymaga zmian przepisów prawa przede wszystkim w obszarze szeroko rozumianego ruchu drogowego, zarówno w aspekcie kryminalizacji określonych czynów, w tym zaostrzenia odpowiedzialności za skutki niektórych zachowań, jak również wdrożenia regulacji o charakterze administracyjnym.

W 2023 r. Policja uzyskała informacje o 2262 planowanych wydarzeniach (nielegalne wyścigi lub zgromadzenia/spotkania użytkowników pojazdów, w ramach których mogło dochodzić do nielegalnych wyścigów, driftów itp.), z czego potwierdzono 1211 takich wydarzeń, a w 2024 r. uzyskano informacje o 1894 planowanych wydarzeniach tego typu, z czego potwierdzono 1035.

Należy zauważyć, że wśród czynników mających decydujący wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego na pierwsze miejsce wysuwa się zachowanie poszczególnych grup użytkowników dróg, które wpływa na powstawanie wypadków drogowych.

Poniżej – na podstawie Raportu Policji – Wypadki drogowe w Polsce w 2023 r.¹ przedstawiono główne przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących wraz z uwzględnieniem informacji o osobach zabitych i rannych:

Przyczyny	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	4 576	24,0	223	13,7	5 488	24,6
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	4 216	22,1	662	40,8	5 170	23,2
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	2 444	12,8	115	7,1	2 478	11,1

¹ <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>

Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami	1 538	8,1	53	3,3	1 934	8,7
Nieprawidłowe wyprzedzanie	917	4,8	136	8,4	1 090	4,9
Przejeżdżanie przejazdu dla rowerzystów	731	3,8	9	0,6	727	3,3
Nieprawidłowe skręcanie	673	3,5	25	1,5	782	3,5
Nieprawidłowe wymijanie	606	3,2	86	5,3	771	3,5
Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	517	2,7	57	3,5	630	2,8
Zmęczenie, zaśnięcie	480	2,5	83	5,1	730	3,3
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu w innych okolicznościach	461	2,4	22	1,4	463	2,1
Nieprawidłowe omijanie	378	2,0	40	2,5	400	1,8
Nieprawidłowe cofanie	355	1,9	16	1,0	358	1,6
Gwałtowne hamowanie	261	1,4	3	0,2	296	1,3
Niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej	256	1,3	10	0,6	333	1,5
Pozostałe przyczyny	649	-	82	-	678	-
OGÓŁEM	19 058	100,0	1 622	100,0	22 328	100,0

Mając na uwadze powyższe zestawienie, z którego wynika, że mimo iż najczęstszą przyczyną wypadków było nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, to niedostosowanie prędkości do warunków ruchu było główną przyczyną wypadków z udziałem zabitych osób (ponad 40%). Raport Policji przeanalizowano także pod względem miejsca powstawania wypadków drogowych i udziału osób zabitych. W 2023 roku większość wypadków drogowych, bo 14 893 (71,1% ogółu) miało miejsce w obszarze zabudowanym, **zginęło w nich 731 osób (38,6%)**, a 16 499 zostało rannych (68,4%). Przy czym poza obszarem zabudowanym miały miejsce 6 043 wypadki (28,9% ogółu), w których **zginęło 1 162 osoby (61,4%)**, a obrażenia ciała odniosło 7 626 uczestników ruchu (31,6%).

Z analizy danych w zakresie wypadków drogowych i ich skutków według geometrii drogi, wynika, że **najwięcej wypadków wydarzyło się na prostych odcinkach drogi**, gdzie przyczyną było:

- **niedostosowanie prędkości do warunków ruchu - 2 019 wypadków**,
- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu - 1 584 wypadki,
- nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu - 1 537 wypadków,
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami – 1 049 wypadków,
- nieprawidłowe wyprzedzanie - 610 wypadków.

Inną kwestią, którą wymaga wprowadzenia radykalnych zmian w przepisach, jest kierowanie pojazdem przez osoby nieposiadające stosownych uprawnień do kierowania, w szczególności przez osoby, wobec których orzeczono środek kary w postaci zakazu prowadzenia pojazdów. Wypadki drogowe ze skutkiem śmiertelnym spowodowane przez takich kierujących dowodzą, że sankcje przewidziane za takie zachowanie w aktualnym stanie prawnym można ocenić jako niewystarczające.

Liczba osób, które naruszyły sądowy zakaz prowadzenia pojazdów:

- w 2023 r. – 17 717,
- w 2024 r. – 16 534.

Liczba osób, które zignorowały decyzję właściwego organu o cofnięciu uprawnień:

- w 2023 r. – 7 371,
- w 2024 r. – 8 281.

Liczba kierowców, którzy prowadzili pojazd w okresie trzymiesięcznego zatrzymania prawa jazdy:

- w 2023 r. – 338,
- w 2024 r. – 263.

W toku prac międzyresortowych wypracowano szereg zmian przepisów, wśród których znajdują się m.in. wyższe sankcje za rażąco niebezpieczną, brawurową jazdę. Proponowane jest także podwyższenie kar za wypadek ze skutkiem śmiertelnym (w ramach nielegalnego wyścigu, rażąco niebezpiecznej, brawurowej jazdy lub złamania zakazu prowadzenia pojazdów). Jednym z kluczowych elementów projektowanych zmian jest zaostrzenie sankcji wobec kierowców, którzy łamią sądowe zakazy prowadzenia pojazdów. Znaczące modyfikacje obejmują także prowadzenie pojazdów pod wpływem alkoholu.

Kolejnym problemem jest blokowanie ruchu na drogach publicznych. Skutkiem tego są poważne utrudnienia w ruchu między innymi pojazdów służb ratunkowych, transportu publicznego i zaburzenia w logistyce przedsiębiorstw. Art. 90 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (dalej: „k.w.”) przewiduje niskie sankcje karne za tamowanie lub utrudnianie ruchu na drodze publicznej lub w strefie zamieszkania, co prowadzi do zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu.

**Liczba orzeczonych kar w sądach rejonowych I instancji za wykroczenia na podstawie art. 90 k.w.
w latach 2019 - 2023**

Lata	Liczba orzeczonych kar
2019	2260
2020	1352
2021	1614
2022	1275
2023	948

Sąd nie ma możliwości orzeczenia ograniczenia wolności w miejsce grzywny nawet jeśli już w momencie orzekania kary grzywny jest oczywiste dla sądu, że jego sytuacja materialna nie pozwala na jej zapłacenie. Prowadzi to do bezskutecznej egzekucji sądowej, zmian na kary zastępcze aresztu lub rozkładania grzywny na raty, a następnie odwoływaniem rat. Wprowadzenie do katalogu sankcji za wykroczenia z art. 90 § 1 i 2 także kary ograniczenia wolności pozwoliłoby na szybsze i bardziej efektywne załatwianie spraw.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks karny (Dz. U. z 2024 r. poz. 17, 1228, 1907 i 1965), dalej: k.k.

Zmieniony art. 42 § 1a k.k. przewiduje rozszerzenie katalogu obligatoryjnego orzekania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych o art. 177 § 2a, 178c § 1 pkt 2 i § 2 k.k. W wyniku zmiany art. 42 § 3 k.k. sąd będzie orzekał dożywotni, a nie czasowy zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych w przypadku popełnienia przestępstwa z art. 244 k.k., jeżeli czyn sprawcy polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych lub jeżeli sprawca w czasie popełnienia przestępstwa określonego w art. 173 – (katastrofa), którego następstwem jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, albo w czasie popełnienia przestępstwa określonego w art. 177 § 2 lub 2a (§ 2 następstwo wypadku - śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu; § 2a: jeśli sprawca dopuszcza się czynu określonego w § 2 uczestnicząc w nielegalnym wyścigu samochodowym, albo w warunkach określonych w art. 178c § 2, lub sprawca swoim zachowaniem narusza środek karny, o którym mowa w art. 39 pkt 3, podlega karze od roku do 10 lat pozbawienia wolności) lub art. 355 § 2 był w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia, lub po takim zdarzeniu, a przed poddaniem go przez uprawniony organ badaniu w celu ustalenia zawartości alkoholu lub środka odurzającego w organizmie, spożywał alkohol lub zażywał środek odurzający, chyba że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami.

W art. 43a § 2 k.k. dodany zostanie w treści „art. 178c § 1 i 2 k.k.”. W razie skazania sprawcy za przestępstwo określone m.in. w art. 244 k.k., sąd orzeknie świadczenie pieniężne na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej w wysokości co najmniej 5 000 złotych do 60 000 złotych. Projektowany art. 43a § 2 k.k. za złamanie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych przewiduje świadczenie pieniężne na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej wynoszące 10 000 złotych do 60 000 złotych.

Zmieniony zostanie art. 44b § 1 k.k., zgodnie z którym przepadek pojazdu mechanicznego zostanie orzeczony w razie skazania za przestępstwo określone w art. 178 § 1 lub 1a, art. 178a § 1 lub 4, art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2, lub art. 244 jeżeli czyn sprawcy polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, sąd może orzec przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Ma to na celu rozwiązanie obecnego rozdrobnienia, w którym przypadki orzeczenia przepadku pojazdu są wskazane w poszczególnych artykułach części szczególnej k.k. Dodany zostanie nowy art. 44b § 1a k.k., zgodnie z którym sąd będzie mógł zdecydować o przepadku pojazdu, gdy kierowca będzie mieć od 0,5 do 1,5 ‰ alkoholu we krwi. Jeśli stężenie alkoholu we krwi będzie przekraczać 1,5 ‰, orzeczenie konfiskaty pojazdu będzie obowiązkowe, chyba że zajdzie wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami. Uchylony zostanie art. 44b § 2-4 k.k. gdyż wprowadzał skomplikowany system orzekania przepadku równowartości pojazdu, z licznymi wyjątkami wynikającymi z nadmiernej kazuistyki.

Obligatoryjne orzekanie przepadku pojazdu może naruszać zasady trafnej represji, proporcjonalności kary i równości sprawców, jeśli pojazd nie był wyłączną własnością sprawcy, ponieważ uzależnia wysokość kary od kwestii właścicielskich,

a nie okoliczności czynu. W ten sposób podmioty będące w tej samej sytuacji prawnej mogą być nierówno traktowane. Ponadto dla osoby o niskim stopniu zamożności dolegliwość kary może być niewspółmiernie wysoka w porównaniu z osobą zamożną. Dlatego art. 44b § 5 k.k. otrzyma brzmienie „jeżeli w czasie popełnienia przestępstwa pojazd nie stanowił wyłącznej własności sprawcy albo orzeczenie przepadek pojazdu mechanicznego nie jest możliwe lub celowe, w szczególności z uwagi na jego zbycie albo utratę przez sprawcę, zniszczenie lub znaczne uszkodzenie, przepadek nie orzeka się. W takim wypadku sąd może orzec nawiązkę na rzecz Skarbu Państwa w wysokości co najmniej 5 000 zł”.

W ramach art. 69 § 4 k.k. poszerzono katalog sprawców, wobec których sąd może warunkowo zawiesić wykonanie kary jedynie w szczególnie uzasadnionych wypadkach o sprawców przestępstwa określonego w art. 177 § 1-2a, jeśli zawartość alkoholu w organizmie sprawcy wynosiła co najmniej 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia lub w czasie popełnienia przestępstwa sprawca naruszył środek karny, o którym mowa w art. 39 pkt 3 k.k., tj. zakaz prowadzenia pojazdów.

Art. 115 § 26 wprowadza definicję nielegalnego wyścigu samochodowego. W rozumieniu projektu będzie to rywalizacja kierujących co najmniej dwoma pojazdami mechanicznymi w ruchu lądowym, z zamiarem pokonania określonego odcinka drogi w jak najkrótszym czasie i z naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym lub celowe wprowadzenie pojazdu w poślizg lub doprowadzenie do utraty styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu, wykonane w trakcie zgromadzenia zorganizowanego na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni bez wymaganego zezwolenia. Zdefiniowanie tego pojęcia było konieczne dla określenia sankcji przewidzianych stricte za takie zachowania

W art. 177 dodaje się § 2a k.k., który stanowi, że jeśli sprawca dopuszcza się czynu określonego w § 2 (wypadek ze skutkiem w postaci śmierci innej osoby albo ciężkiego uszczerbku na jej zdrowiu) uczestnicząc w nielegalnym wyścigu samochodowym, albo w warunkach określonych w art. 178c § 2, albo naruszając środek karny, o którym mowa w art. 39 pkt 3 (zakaz prowadzenia pojazdów), podlega karze od roku do 10 lat pozbawienia wolności. Jest to związane z wprowadzeniem nowego typu przestępstwa organizowania lub prowadzenia nielegalnego wyścigu samochodowego lub prowadzenia pojazdu mechanicznego uczestniczącego w nielegalnym wyścigu samochodowym. Umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym przemawia za podniesieniem sankcji.

Projekt zawiera również zmiany o charakterze dostosowawczym, tj. w art. 178 k.k., w którym do § 1 i 1a dodano odwołanie do nowego art. 177 § 2a oraz 178c § 1 pkt 2 i § 2. Uchylony zostanie art. 177 § 3, zgodnie z którym dotychczas w razie skazania za przestępstwo, o którym mowa w § 1 lub 1a, sąd orzekał przepadek, o którym mowa w art. 44b, jeżeli zawartość alkoholu w organizmie sprawcy była wyższa niż 1 promil we krwi lub 0,5 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia oraz art. 178a § 5 k.k., zgodnie z którym dotychczas sąd orzekał przepadek, o którym mowa w art. 44b, w razie popełnienia przestępstwa określonego w § 1 lub 4, chyba że zawartość alkoholu w organizmie sprawcy przestępstwa określonego w § 1 była niższa niż 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo nie prowadziła do takiego stężenia. Zmiana wynika z tego, iż szczegółowe rozwiązania dotyczące przepadek pojazdu mechanicznego będą uregulowane w art. 44b § 1 części ogólnej k.k.

W art. 178c k.k. projekt zakłada kryminalizację nielegalnych wyścigów. Organizacja lub udział w nich będą zagrożone karą od 3 miesięcy do 5 lat pozbawienia wolności. Obecnie tego rodzaju zagrożenie ustawowe występuje m.in. w zakresie takich przestępstw jak np. nieumyślne spowodowanie śmierci człowieka, pozbawienie człowieka wolności w typie podstawowym, przygotowanie do dopuszczenia się handlu ludźmi, kazirodztwo, nieumyślne spowodowanie katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym zagrażającą życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach, ucieczka przed pościgiem prowadzonym przez osobę uprawnioną do kontroli ruchu drogowego, pełnienie czynności związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu pojazdów mechanicznych przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego.

Analogiczną karą będzie obwarowane prowadzenie pojazdu poza nielegalnym wyścigiem, ale w sposób brawurowy, to znaczy z rażącym naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, przekroczeniem dopuszczalnej prędkości co najmniej o połowę na autostradzie lub drodze ekspresowej albo co najmniej dwukrotnie na innej drodze oraz stworzenie zagrożenia bezpieczeństwa innej osoby. Ponieważ przesłanka przekroczenia prędkości o daną wartość została wyodrębniona, jej wystąpienie nie będzie wystarczające dla ustalenia znamienia „rażącego naruszenia zasad bezpieczeństwa” – konieczne będzie ustalenie spełnienia tej przesłanki na podstawie innych elementów zachowania sprawcy. Odnosi się to na przykład do sytuacji, gdy ktoś prowadzi pojazd z prędkością 60 km/h w miejscu, gdzie na drodze ekspresowej lub autostradzie obniżono prędkość do 40 km/h na przykład w związku z remontem. W takich sytuacjach konieczna będzie analiza czy w danych przypadku zachowanie kierującego można uznać za rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa na podstawie innych elementów zachowania sprawcy (np. ignorowanie innych znaków poziomych albo pionowych, częste, nieuzasadnione

zmienianie pasa jazdy, czy prowadzenie pojazdu, który sam z siebie stwarza zagrożenie bezpieczeństwa, np. ze względu na odpadające elementy).

Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2023 r. poz. 2119 oraz z 2024 r. poz. 1907), dalej: k.w.

Katalog wykroczeń w art. 24 § 1a k.w. za które wymierza się karę grzywny w wysokości do 30 000 zł zostanie poszerzony o nowy art. 86c § 1 i 2 k.w. Dodany został on również do katalogu wykroczeń w art. 38 § 2 k.w., za które w przypadku popełnienia wykroczenia w warunkach tzw. recydywy wykroczeniowej przewiduje się karę grzywny w wysokości nie niższej niż dwukrotność dolnej granicy ustawowego zagrożenia.

Zgodnie z nowym art. 52 § 2 pkt 2 k.w. karze ograniczenia wolności albo grzywny podlegać będzie uczestnik zgromadzenia użytkowników pojazdów na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni, w liczbie większej niż 10, którego celem jest w szczególności prezentacja pojazdów, w tym wprowadzonych w nich modyfikacji, zorganizowanego bez wymaganego zawiadomienia. Kto zorganizuje lub będzie przewodniczył takiemu zgromadzeniu bez wymaganego zawiadomienia, będzie podlegał karze grzywny nie niższej niż 2000 złotych. Konieczność tej zmiany wynika z tego, że tego typu zgromadzenia niejednokrotnie kończą się praktycznymi pokazami możliwości jazdy pojazdów w poślizgu lub nielegalnymi wyścigami. Nowe przepisy nie zakazują tego rodzaju zgromadzeń (zlotów), a jedynie wymagają wcześniejszego zawiadomienia stosownego organu gminy.

W art. 52aa k.w. karalne na gruncie wykroczeniowym będzie umyślne uczestnictwo w nielegalnym wyścigu samochodowym o którym mowa w art. 115 § 26 k.k., w charakterze innym niż kierowca. Pasażerowie pojazdów, jak również widzowie, osoby mierzące czas przejazdu pojazdów lub osoby pilnujące, by widownia nie wkroczyła na trasę wyścigu, będą podlegały karze grzywny, jeśli nieprzypadkowo znalazły się w miejscu wyścigu. Osoby obserwujące nielegalne wyścigi, podobnie jak w przypadku innych rodzajów rywalizacji, wpływają na to, że wydarzenie to zyskuje na atrakcyjności. Chcąc skutecznie przeciwdziałać takim zjawiskom, należy sankcjonować każdą aktywność, która umożliwia, ułatwia czy też zwiększa popularność ich przeprowadzenia. Nie są to zatem wyłącznie osoby, które bezpośrednio uczestniczą w wyścigu, jako kierujący pojazdami, czy też organizatorzy takich imprez, lecz środowisko osób zaangażowanych i regularnie uczestniczących w tych wydarzeniach, choćby w charakterze wyłącznie widzów. Jednocześnie wymóg umyślności popełnienia tego wykroczenia sprawia, że karze nie będą podlegały osoby, które znalazły się na obszarze, na którym prowadzony był wyścig, bez zamiaru brania w nim udziału, na przykład przypadkowo znalazły się w miejscu spontanicznego wyścigu, ani oglądające wyścig w Internecie, gdyż nie są one uczestnikami zdarzenia.

Dodano nowy art. 86c § 1 i 2 k.w., zgodnie z którym karze grzywny nie niższej niż 1500 zł podlegał będzie ten kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu prowadzi pojazd mechaniczny celowo wprowadzając go w poślizg lub doprowadzając do utraty styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu. Jeżeli następstwem tego wykroczenia, będzie spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, sprawca podlegał będzie karze grzywny nie niższej niż 2500 zł. Przepis ten znajdzie zastosowania w przypadkach, gdy drift nie miał miejsca w ramach zorganizowanego zgromadzenia, na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni – w przeciwnym razie będzie to przestępstwo stypizowane w nowym art. 178c § 1 k.k.

Projekt przewiduje dodanie do katalogu sankcji za wykroczenia z art. 90 § 1 i 2 k.w. także kary ograniczenia wolności, zaś w typie podstawowym (§ 1) rezygnację z górnej wysokości grzywny, co pozwoli na wymierzenie sprawcy, który działa umyślnie kary grzywny w ustawowym jej wymiarze, tj. od 20 zł do 5000 zł. Tak ukształtowany wymiar kary za wykroczenie z art. 90 § 1 i 2 k.w. umożliwi, w zależności od charakteru czynu, w przypadku drobnych naruszeń dalsze stosowanie postępowania mandatowego, a w przypadku zachowania wymagającego surowszej reakcji, adekwatne do zawinienia ukaranie sprawcy wykroczenia także tego popełnionego umyślnie karą ograniczenia wolności albo grzywną wyższą niż obecnie przewidziana maksymalna w wymiarze 500 zł.

Do art. 90 k.w. dodany zostanie § 3, zgodnie z którym jeżeli wykroczenia, o którym mowa w § 1 (kto tamuje lub utrudnia ruch na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, podlega karze grzywny do 500 złotych lub karze nagany), dopuszcza się osoba uczestnicząca w zgromadzeniu, o którym mowa w art. 52 § 2 pkt 2a k.w. (udział w niezgłoszonym zgromadzeniu użytkowników pojazdów na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni, w liczbie większej niż 10, którego celem jest w szczególności prezentacja pojazdów, w tym wprowadzonych w nich modyfikacji) podlega karze grzywny nie niższej niż 1 000 zł. Gdy sprawca wykroczenia w typie podstawowym i kwalifikowanym spowodowałby poważne zakłócenie ruchu drogowego, zgodnie z dodawanym § 4 sąd będzie mógł dodatkowo orzec nawiązkę w wysokości do 1500 złotych.

W art. 96 § 1 i 2 k.w. [nielegalne dopuszczenie do ruchu] podniesiona zostanie dolna granica grzywny z 20 zł do nie niższej niż 1 000 zł, a także dodana zostanie kara ograniczenia wolności. Ma to na celu osiągnięcie celów prewencji generalnej i

zapobieżenie dopuszczaniu do udziału w ruchu drogowym w szczególności pojazdów niesprawnych (a przez to stanowiących zagrożenie) oraz osób, które nie mają uprawnień do prowadzenia pojazdu albo znajdują się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka.

Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 46), dalej: k.p.k.

Projekt przewiduje zmianę art. 295 § 1a k.p.k., który otrzyma brzmienie „W razie popełnienia przestępstwa za które orzeka się przepadek pojazdu mechanicznego, o którym mowa w art. 44b § 1a Kodeksu karnego, Policja dokonuje tymczasowego zajęcia pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w czasie popełnienia tego przestępstwa.” Jest to konsekwencja zmiany art. 44b § 1a k.k., który zgodnie z ureguluje obligatoryjny przepadek pojazdu. W innych przypadkach, Policja w dalszym ciągu będzie mogła dokonać tymczasowego zajęcia pojazdu na zasadach ogólnych wynikających z art. 295 § 1 k.p.k.

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251), dalej: PrDrog.

W art. 60 PrDrog. Dodany zostanie ust. 2a, zgodnie z którym zakazane zostanie kierowanie pojazdem silnikowym lub motorowerem w sposób powodujący celowy poślizg kół (drift) utratę styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu.

Osoby niestosujące się do tego zakazu będą mogły zostać ukarane grzywną w wysokości min. 1500 zł. Przewidziano również środki administracyjne, takie jak:

- usunięcie pojazdu z drogi na okres 30 dni (dodawany art. 130a ust. 1b PrDrog.),
- zatrzymanie prawa jazdy na okres 3 miesięcy (art. 135 ust. 1 pkt 2 lit. c i art. 135a ust. 1 pkt 2 lit. c PrDrog.)

Art. 65ja PrDrog. reguluje obowiązek zawiadomiania organu gminy, na zasadach określonych w ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. Prawo o zgromadzeniach, o planowanym zgromadzeniu użytkowników pojazdów na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni, w liczbie większej niż 10, którego celem jest w szczególności prezentacja pojazdów, w tym wprowadzonych w nich modyfikacji. Niedopełnienie obowiązku, o którym mowa w tym przepisie, a więc zorganizowanie zgromadzenia bez wcześniejszego zawiadomienia, będzie stanowiło wykroczenie, o którym mowa w dodanym art. 52 § 2a kw. Zagrożone grzywną będzie również samo uczestniczenie w nielegalnym (bez zawiadomienia) zgromadzeniu (art. 52 § 2 pkt 2a k.w.)

Wprowadzono zmiany w przepisach art. 80b PrDrog., art. 102 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2023 r. poz. 2500) oraz dodano art. 41a w ustawie z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. z 2024 r. poz. 838 i 1565), których celem jest gromadzenie w Centralnej Ewidencji Pojazdów informacji o wykorzystaniu pojazdu do popełnienia przestępstwa, o którym mowa w art. 178c § 1 pkt 2, § 2 i art. 177 § 2a k.k. oraz o wykorzystaniu pojazdu do popełnienia wykroczenia, o którym mowa w art. 86c k.w., oraz późniejsze przetwarzanie tych informacji przez zakłady ubezpieczeń w celu dokonania oceny ryzyka ubezpieczeniowego i taryfikacji, zmierzających do zawarcia umowy ubezpieczenia OC. Projektowana ustawa nie nakłada więc sankcji w postaci wyższych kosztów OC, indywidualna decyzja w tym zakresie należy do poszczególnych zakładów ubezpieczeń, które decydują na ile proporcjonalne jest podniesienie składki w danym przypadku.

Ponadto problematyka zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym (co przełoży się na mniejszą liczbę wypadków i ich ofiar) ma pierwszeństwo w zakresie ewentualnej kolizji dóbr niż kwestia finansowa w sferze zwłaszcza osób, które czerpią zyski z udostępniania aut (jak np. wypożyczalnie samochodów).

Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2024 r. poz. 977 i 1544) dalej: k.p.w.

W art. 96 k.p.w. po § 1d projektuje się dodanie § 1e, który stanowić ma, że w postępowaniu mandatowym, w sprawach, o których mowa w art. 52 § 2 pkt 2a i § 2a k.w. (dodawanych niniejszą nowelizacją; problematyka nielegalnego wyścigu), można nałożyć grzywnę w wysokości do 5000 zł.

Dodawany w art. 98 k.p.w. § 6 wprowadza wnioskowy tryb udostępniania pokrzywdzonemu danych osobowych ukaranego mandatem karnym. Zapewni to pokrzywdzonym w sprawach zakończonych w trybie postępowania mandatowego możliwość uzyskania niezbędnych informacji o sprawcy wykroczenia, które następnie posłużyłyby do uruchomienia drogi sądowej w celu kompensacji szkód powstałych w wyniku popełnienia wykroczenia.

Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210 i 1544)

Osoba, ubiegająca się o uzyskanie uprawnienia do kierowania motorowerem, pojazdami silnikowymi lub tramwajem przed przystąpieniem do egzaminu państwowego będzie zobowiązana złożyć oświadczenie o następującej treści: „Nie orzeczono w stosunku do mnie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych; jak również nie toczy się w tym zakresie żadne postępowanie karne wobec mnie z tytułu popełnienia przestępstwa w związku z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks karny.” Jeśli kandydat złoży oświadczenie o toczącym się postępowaniu karnym we wskazanym powyżej zakresie – organ egzaminujący zobligowany będzie do uzyskania pisemnego oświadczenia od kandydata o tym czy na dzień przystąpienia do egzaminu orzeczono w stosunku do kandydata zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych. Zmiana ta ma na celu uniknięcie sytuacji, w której przeciwko osobie ubiegającej się o uprawnienie do kierowania motorowerem, pojazdami silnikowymi lub tramwajem orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych.

Ustawa z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 541, z późn. zm.)

W art. 7 w ust. 1 pkt 2 wyrazy „pkt 4 i 5” zastępuje się wyrazami „pkt 4, 5, 7 i 8”. Mianowicie ww. przepis stanowi aktualnie, że do dnia wskazanego w komunikacie, który minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza w swoim dzienniku urzędowym oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej, określającego termin wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzenie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z centralnej ewidencji kierowców danych o naruszeniach, o których mowa rozdziale 15 ustawy zmienianej w art. 5 podstawą wydania decyzji, o której mowa w art. 102 ust. 1 pkt 4 i 5 oraz ust. 1d i art. 103 ust. 1 pkt 5 ustawy wymienionej w art. 5 (u.k.p.), jest informacja, o której mowa odpowiednio w pkt 1 lub 3. Zmiana ma na celu poszerzenie ww. katalogu o pkt 7⁷ i projektowany pkt 8 (kierujący pojazdem silnikowym lub motorowerem kierował pojazdem celowo wprowadzając w sposób powodujący celowy poślizg kół (drift) lub powodujący utratę styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu, z wyłączeniem kół na osiach podnoszonych

Ustawa z dnia 9 czerwca 2022 r. o wspieraniu i resocjalizacji nieletnich (Dz. U. z 2024 r. poz. 978 i 1228)

W art. 7 (katalog środków wychowawczych) w pkt 8⁵ po wyrazach „przepadek pojazdu mechanicznego” skreśla się wyrazy „albo równowartości pojazdu”. Stanowi to kolejną konsekwencję zmian wprowadzanych do art. 44b k.k.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Niemcy²

W § 315d niemieckiego kodeksu karnego (Strafgesetzbuch) ustawodawca przewidział odpowiedzialność karną za organizowanie oraz udział w nielegalnych wyścigach pojazdów silnikowych. § 315d (5) dotyczy sytuacji, w której to następstwem czynu sprawcy jest śmierć człowieka, poważny uszczerbek na zdrowiu lub uszczerbek na zdrowiu dużej liczby osób. Rzeczony paragraf został zamieszczony w rozdziale 28 kodeksu karnego zatytułowanym „Przestępstwa stwarzające zagrożenie publiczne”.

Zgodnie z tym, co stanowi § 315d:

„(1) Kto w ruchu drogowym

1. organizuje lub przeprowadza niedozwolony wyścig pojazdów mechanicznych,
 2. uczestniczy jako kierowca pojazdu mechanicznego w niedozwolonym wyścigu pojazdów mechanicznych lub
 3. prowadzi pojazd mechaniczny z niedozwoloną prędkością oraz w sposób rażąco nieuporządkowany i lekkomyślny w celu osiągnięcia jak największej prędkości,
- podlega karze pozbawienia wolności do lat 2 albo karze grzywny.

(2) Każdy, kto zagraża życiu lub zdrowiu innej osoby lub mieniu o znacznej wartości w przypadkach, o których mowa w § 315 d (1) pkt 2 lub 3, podlega karze pozbawienia wolności do lat 5 lub karze grzywny.

(3) Usiłowanie jest karalne w przypadkach określonych w (1) pkt 1.

(4) Każdy, kto przez zaniedbanie powoduje zagrożenie w przypadkach, o których mowa w (2), podlega karze pozbawienia wolności do lat 3 lub karze grzywny.

(5) Jeżeli sprawca spowoduje śmierć lub poważny uszczerbek na zdrowiu innej osoby lub uszczerbek na zdrowiu dużej liczby osób w wyniku przestępstwa, o którym mowa w (2), podlega karze pozbawienia wolności od 1 roku do lat 10, a w mniej poważnych przypadkach karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 5.

² Pohl Ł., Banaszak-Grzechowiak P., Galiński M., *Zabójstwa drogowe (problematyka odrębnej typizacji w wybranych zagranicznych systemach prawa karnego oraz zagadnienie zasadności odrębnej typizacji w polskim prawie karnym) – raport ad hoc na zlecenie Ministerstwa Sprawiedliwości, Instytut Wymiaru Sprawiedliwości, 2024*

Podkreślenia wymaga, iż § 315f niemieckiego kodeksu karnego przewiduje, że pojazdy, których dotyczy przestępstwo określone w § 315d (1), (2), (3), (4) lub (5), mogą zostać skonfiskowane.

W przypadku skazania sprawcy za czyn z § 315d, możliwe jest orzeczenie wobec niego utraty prawa jazdy. Pozbawienie prawa jazdy może zostać orzeczone dożywotnio, jeżeli można oczekiwać, że ustawowy maksymalny okres, na który jest dopuszczalne jego orzeczenie, nie będzie wystarczający, aby zapobiec zagrożeniu stwarzanemu przez sprawcę. Jeśli sprawca nie posiada prawa jazdy, nakładany jest na niego jedynie zakaz prowadzenia pojazdów.

Francja³

Zgodnie z przepisami kodeksu karnego (*Code penal*⁴) z uwagi na niezdarność, lekkomyślność, nieuwagę, zaniedbanie lub nieprzestrzeganie obowiązku ostrożności lub bezpieczeństwa przewidzianego przez artykuł 221-6 nieumyślne spowodowanie śmierci zostało popełnione kierowcą lądowego pojazdu silnikowego, sprawca ten podlega karze 5 lat pozbawienia wolności i grzywnie w wysokości 75 000 euro.

Odnutować trzeba, że wymiar kary pozbawienia wolności zostaje podwyższony do 7 lat i grzywny w wysokości 100 tysięcy euro w sytuacji, gdy:

1. kierowca dopuścił się oczywistego, umyślnego naruszenia szczególnego obowiązku zachowania ostrożności lub bezpieczeństwa przewidzianego przez prawo;
2. kierowca był w stanie oczywistego odurzenia lub był pod wpływem alkoholu charakteryzującego się stężeniem alkoholu we krwi lub w wydychanym powietrzu równym lub większym niż stężenia określone w przepisach ustawowych lub wykonawczych kodeksu drogowego lub odmówił poddania się weryfikacjom przewidzianym w tym kodeksie i mającym na celu ustalenie istnienia stanu alkoholowego;
3. z badania krwi lub śliny wynika, że kierowca użył substancji lub roślin sklasyfikowanych jako środki odurzające lub odmówił poddania się kontroli przewidzianej w kodeksie drogowym w celu ustalenia, czy prowadził samochód podczas używania narkotyków;
4. kierowca nie posiadał prawa jazdy wymaganego przez prawo lub jego prawo jazdy zostało anulowane, unieważnione, zawieszane lub zatrzymane;
5. kierowca przekroczył maksymalną dopuszczalną prędkość o 50 km/h lub więcej;
6. kierowca, wiedząc, że właśnie spowodował wypadek, nie zatrzymał się i tym samym próbował uniknąć odpowiedzialności karnej lub cywilnej, którą mógłby ponieść.

Hiszpania

W hiszpańskim kodeksie karnym (Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal⁵) zamieszczony jest rozdział „Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego”. Art. 380 ust. 1 stanowi, że każdy, kto prowadzi pojazd silnikowy lub motorower z oczywistą lekkomyślnością i poważnie zagraża życiu lub nienaruszalności innych osób, podlega karze pozbawienia wolności na okres od 6 miesięcy do lat 2 oraz grozi mu pozbawienie prawa prowadzenia pojazdów silnikowych i motorowerów na okres od ponad roku do lat 6. W ust. 2 art. 380 przewidziano, że na potrzeby tego przepisu prowadzenie pojazdu, w okolicznościach, o których mowa w zdaniu pierwszym i zdaniu drugim art. 379 ust. 2, uznaje się za ewidentnie lekkomyślne. W art. 379 ust. 2 mowa jest o prowadzeniu pojazdu silnikowego lub motoroweru pod wpływem substancji toksycznych, środków odurzających, środków psychotropowych lub napojów alkoholowych, przy czym jeśli chodzi o prowadzenie pojazdu silnikowego lub motoroweru pod wpływem alkoholu, to w przepisie art. 379 ust. 2 mowa jest o w sytuacji, w której ma miejsce prowadzenie pojazdu silnikowego lub motoroweru, jeśli poziom alkoholu w wydychanym powietrzu wynosi powyżej 0,60 miligrama na litr lub poziom alkoholu we krwi wynosi powyżej 1,2 grama na litr.

Zgodnie natomiast z tym, o czym mowa w art. 381 ust. 1, każdy, kto z wyraźnym lekceważeniem życia innych osób dopuszcza się zachowania opisanego w poprzednim artykule (tj. w art. 380), podlega karze pozbawienia wolności od 2 do 5 lat, grzywnie oraz grozi mu pozbawienie prawa prowadzenia pojazdów silnikowych i motorowerów na okres od 6 do 10 lat. Art. 380 ust. 2 stanowi natomiast, że w przypadku, gdy życie lub integralność osób nie zostały poważnie zagrożone, karą jest pozbawienie wolności na okres od 1 roku do 2 lat, grzywna oraz pozbawienie prawa do prowadzenia pojazdów silnikowych i motorowerów na okres przewidziany w ustępie poprzedzającym, tj. na okres od 6 do 10 lat.

Art. 382 stanowi, że jeżeli czyny zabronione, o których mowa w art. 379, 380 i 381 powodują, oprócz przewidzianego ryzyka, także szkodliwy skutek stanowiący określone przestępstwo, niezależnie od jego wagi, sąd orzeka tylko w przedmiocie najpoważniejszego przestępstwa, wymierzając karę w jej górnej granicy i orzekając, w każdym przypadku odszkodowanie z tytułu odpowiedzialności cywilnej. Jeżeli szkodliwy skutek pozostaje w zbiegu z przestępstwem określonym w art. 381, pozbawienie prawa do kierowania pojazdami silnikowymi i motorowerami jest orzekane za każdy z tych czynów.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

³ § 315d StGB - Verbotene Kraftfahrzeugrennen - dejure.org;

⁴ Code pénal. Version en vigueur au 20 septembre 2024, https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006070719/.

⁵ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-25444>

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Sądy powszechne	319 – sądy rejonowe 47 – sądy okręgowe 11 – sądy apelacyjne	Informacja ogólnodostępna	Rozszerzenie kognicji sądownictwa powszechnego. Do sądów trafiają nowe sprawy, a w wielu przypadkach zdecydowano się na podwyższenie sankcji, m.in. przewiduje się: - wyższe sankcje za rażąco niebezpieczną, brawurową jazdę; - podwyższenie kar za wypadek ze skutkiem śmiertelnym (w ramach nielegalnego wyścigu, rażąco niebezpiecznej, brawurowej jazdy lub złamania zakazu prowadzenia pojazdów); - zaostrenie sankcji wobec kierowców, którzy łamią sądowe zakazy prowadzenia pojazdów; - kryminalizację nielegalnych wyścigów karą od 3 miesięcy do 5 lat pozbawienia wolności za organizację lub udział. - możliwość orzeczenia nawiązki, gdy sprawca tamujący lub utrudniający ruch na drodze publicznej w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, spowoduje poważne zakłócenie ruchu drogowego.
Osoby, które uczestniczą w nielegalnych wyścigach	W 2024 r. Policja uzyskała informacje o 1894 planowanych nielegalnych wyścigach, z czego potwierdzono 1035.	Komenda Główna Policji	Podwyższenie kar za wypadek ze skutkiem śmiertelnym (w ramach nielegalnego wyścigu, rażąco niebezpiecznej, brawurowej jazdy lub złamania zakazu prowadzenia pojazdów). Kryminalizacja nielegalnych wyścigów karą od 3 miesięcy do 5 lat pozbawienia wolności za organizację lub udział w nielegalnych wyścigach.
Prowadzący pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego	49 738 – liczba przestępstw stwierdzonych w 2023 r. <i>Prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a)</i>	Dane statystyczne Policji ⁶	Jeśli kierowca będzie mieć od 0,5 do 1,5 ‰ alkoholu we krwi lub jest objęty zakazem prowadzenia pojazdów, możliwy będzie przepadek pojazdu. W sytuacji, gdy stężenie alkoholu przekracza 1,5 ‰, sąd będzie miał obowiązek orzec konfiskatę pojazdu, chyba że zachodzi wyjątkowy przypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami. W przypadku kierowców, którzy prowadzą pojazd z zawartością alkoholu powyżej 1,5 ‰, planowane jest wprowadzenie przepisu, który ograniczy możliwość orzekania kary pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem jej wykonania.
Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców	1	Informacja ogólnodostępna	Gromadzenie w Centralnej Ewidencji Pojazdów informacji o wykorzystaniu pojazdu do popełnienia przestępstwa, o którym mowa w art. 178c § 1 pkt 2, § 2 i art. 177 § 2a k.k. oraz o wykorzystaniu pojazdu do popełnienia wykroczenia, o którym mowa w art. 86c k.w., oraz przekazanie tych informacji do zakładu ubezpieczeń.
Organizatorzy zgromadzenia użytkowników pojazdów	Wielkość trudna do oszacowania	-	Obowiązek zawiadamiania organu gminy o planowanym zgromadzeniu użytkowników pojazdów, jednocześnie definiując takie zgromadzenie. Niedopełnienie obowiązku, a więc zorganizowanie zgromadzenia bez wcześniejszego zawiadomienia, będzie stanowiło wykroczenie.
Służba Więzienna	1	Informacja ogólnodostępna	Możliwy wzrost liczby osadzonych z powodu wprowadzenia nowego typu czyny zabronionej oraz poszerzenia katalogu sprawców w art. 69 § 4 k.k., wobec których można warunkowo zawiesić wykonanie kary jedynie w szczególnie uzasadnionych wypadkach.

⁶ [Prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego \(art. 178a\) - Statystyka - Portal polskiej Policji](#)

Zakłady Ubezpieczeń	Na koniec 2023 r. zezwolenie na wykonywanie działalności ubezpieczeniowej w Polsce posiadało 51 krajowych zakładów ubezpieczeń (23 zakłady ubezpieczeń wykonujące działalność w zakresie ubezpieczeń na życie oraz 28 zakładów ubezpieczeń wykonujących działalność w zakresie pozostałych ubezpieczeń osobowych oraz ubezpieczeń majątkowych). ⁷	Ministerstwo Finansów	Przetwarzanie informacji o wykorzystaniu pojazdu do popełnienia wykroczenia, o którym mowa w art. 86c k.w., przez zakłady ubezpieczeń w celu dokonania oceny ryzyka ubezpieczeniowego i taryfikacji, zmierzających do zawarcia umowy ubezpieczenia OC.
Policja	1	Informacja ogólnodostępna	Konieczność monitorowania i egzekwowania przestrzegania zakazu organizacji lub udziału w nielegalnych wyścigach i prowadzenie postępowań przygotowawczych z tym związanych.
Jednostki organizacyjne prokuratury	11 prokuratur regionalnych 46 prokuratur okręgowych 358 prokuratur rejonowych	Ministerstwo Sprawiedliwości	
Obywatele	37 571 tys. (dane z maja 2024 r.)	Główny Urząd Statystyczny	Możliwość uzyskania niezbędnych informacji o sprawcy wykroczenia, które następnie posłużyłyby do uruchomienia drogi sądowej w celu kompensacji szkód powstałych w wyniku popełnienia wykroczenia. Zmiana katalogu kar w art. 90 k.w. oraz możliwość orzeczenia nawiązki, gdy sprawca tamujący lub utrudniający ruch na drodze publicznej w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, spowoduje poważne zakłócenie ruchu drogowego.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248 oraz z 2024 r. poz. 1535) i § 4 i § 52 ust. 1 uchwały Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2024 r. poz. 806) następującym podmiotom:

W ramach opiniowania projekt zostanie przekazany następującym podmiotom:

1. Prokuratura Krajowa (oraz jednostki organizacyjne prokuratury);
2. Krajowa Rada Sądownictwa;
3. Krajowa Rada Prokuratorów;
4. Pierwszy Prezes Sądu Najwyższego;
5. Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych.

W ramach konsultacji publicznych projekt został przekazany następującym podmiotom:

6. Prezesi Sądów Apelacyjnych (oraz sądy okręgowe i sądy rejonowe);
7. Prezesi Wojskowych Sądów Okręgowych (oraz sądy wojskowe sądy garnizonowe)
8. Rzecznik Praw Obywatelskich;
9. Rzecznik Praw Dziecka;
10. Naczelna Rada Adwokacka;
11. Krajowa Rada Radców Prawnych;
12. Stowarzyszenie Sędziów Polskich „Iustitia”;
13. Stowarzyszenie Sędziów „Themis”;
14. Stowarzyszenie Absolwentów i Aplikantów KSSiP Votum;
15. Stowarzyszenie Prokuratorów „Lex super omnia”;
16. Niezależne Stowarzyszenie Prokuratorów „Ad Vocem”;
17. Stowarzyszenie Prokuratorów Rzeczypospolitej Polskiej;
18. Porozumienie samorządów zawodowych i stowarzyszeń prawniczych;
19. Helsińska Fundacja Praw Człowieka;
20. Fundacja im. Stefana Batorego;
21. Fundacja Court Watch Polska;
22. Ogólnopolska Federacja Organizacji Pozarządowych;
23. Porozumienie Samorządów Zawodowych i Stowarzyszeń Prawniczych;
24. Sieć Obywatelska Watchdog Polska;
25. Krakowski Instytut Prawa Karnego;

⁷ <https://www.gov.pl/web/finanse/dystrybucja-ubezpieczen>

26. Komenda Główna Policji;
27. Główny Inspektorat Transportu Drogowego;
28. Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju;
29. Fundacja na Rzecz Ofiar Wypadków Komunikacyjnych i Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym Zielony Liść;
30. Alter Ego Stowarzyszenie Pomocy Poszkodowanym w Wypadkach i Kolizjach Drogowych;
31. Stowarzyszenie Pomocy Poszkodowanym w Wypadkach, Kolizjach Drogowych oraz na Skutek Błędów Lekarskich "Wokanda";
32. Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego;
33. Polski Związek Motorowy;
34. Polska Izba Ubezpieczeń;
35. Instytut Transportu Samochodowego;
36. Konfederacja „Lewiatan”;
37. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
38. Związek Zawodowy Kierowców RP;
39. Ogólnopolski Związek Zawodowy Kierowców i Motorniczych;
40. Związek Zawodowy Pracowników Wymiaru Sprawiedliwości Rzeczypospolitej Polskiej;
41. Związek Zawodowy Prokuratorów i Pracowników Prokuratury Rzeczypospolitej Polskiej;
42. Krajowy Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Ad Rem”;
43. Ogólnokrajowy Związek Zawodowy „AR Prim”;
44. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy Pracowników Wymiaru Sprawiedliwości Rzeczypospolitej Polskiej;
45. Przewodniczący Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność”;
46. Przewodnicząca Forum Związków Zawodowych;
47. Przewodniczący Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych.

Czas trwania opiniowania i konsultacji publicznych – 21 i 30 dni.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2025 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0 (2025)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	9,79
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ZUS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NFZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fundusz Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	9,79
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	9,79
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ZUS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NFZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fundusz Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	9,79

Źródła finansowania	<p>Projektowana zmiana przepisów może mieć wpływ na budżet państwa, części 15 Sądy powszechne:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ewentualne skutki finansowe wynikające z wejścia w życie projektowanych przepisów, w zakresie części budżetowej 15 – Sądy powszechne, zostaną pokryte w ramach dotychczasowych środków i nie będą stanowiły podstawy do planowania dodatkowych środków ani ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa w roku wejścia w życie ustawy oraz w latach kolejnych; – projektowana regulacja może wywołać skutki finansowe dla budżetu państwa w postaci wzrostu dochodów z kar grzywny.
---------------------	---

W myśl art. 42 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1530, z późn. zm.), środki publiczne pochodzące z poszczególnych tytułów nie mogą być przeznaczane na finansowanie imiennie wymienionych wydatków, określona w tym artykule zasada niefunduszowania lub zasada jedności materialnej (merytorycznej) budżetu wprowadza nakaz unikania łączenia zarówno finansowego, jak i logicznego poszczególnych kategorii środków publicznych – głównie dochodów publicznych - z określonymi wydatkami. Znajduje to potwierdzenie w art. 6 i 7 ustawy z dnia 17 grudnia 2004 r. o odpowiedzialności za naruszenie dyscypliny finansów publicznych (Dz.U. z 2024 r. poz. 104), które wskazują, że naruszeniem dyscypliny finansów publicznych jest niedokonanie w terminie wpłaty do budżetu w należnej wysokości dochodów przez jednostkę budżetową oraz przeznaczenie dochodów uzyskiwanych przez jednostkę budżetową na wydatki ponoszone w tej jednostce.

Podniesienie dolnej granicy świadczenia pieniężnego orzekań obywateli za niestosowanie się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych z kwoty 5000 do kwoty 10000 zł może wpłynąć na wzrost dochodów Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej w wysokości około 885 tys. zł.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Wpływ projektowanej regulacji na plan finansowy Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców zostanie przedstawiony na kolejnym etapie prac.

Projekt wpłynie na poziom obciążenia sądownictwa powszechnego w związku z kryminalizacją nielegalnych wyścigów i zmianami w kodeksie wykroczeń. Należy jednocześnie wskazać, że skali tego wzrostu nie da się precyzyjnie określić. Analiza projektowanych przepisów wskazuje natomiast, że – co do zasady – zaproponowane rozwiązania w przeważającej większości dotyczą zaostrzenia odpowiedzialności karnej, bądź statuuja nowy tym przestępstw (np. art. 178c k.k.), z tym zaznaczeniem, że w większości inkryminowane w nich zachowania były wcześniej objęte odpowiedzialnością karną na podstawie innych przepisów. Nie zostały zgłoszone konkretne/dodatkowe postulaty kadrowe związane z realizacją projektowanych zmian ustawowych.

Projekt może mieć wpływ na wzrost dochodów Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej (dalej: „Fundusz”) w wyniku podniesienia dolnej granicy świadczenia pieniężnego orzekań obywateli za niestosowanie się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych z kwoty 5000 do kwoty 10000 zł.

Dodatkowo brzmienie art. 43a § 2 k.k. zostało rozszerzone o nowe typy przestępstw, za które sąd orzekał będzie świadczenie pieniężne na rzecz Funduszu w wysokości co najmniej 5000 złotych.

Przewiduje się również:

- karę grzywny nie niższą niż 2000 zł za organizację zgromadzeń użytkowników pojazdów na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni, w liczbie większej niż 10, których celem jest w szczególności prezentacja pojazdów, w tym wprowadzonych w nich modyfikacji, bez wymaganego zawiadomienia lub przewodniczenie takiemu zgromadzeniu;
- karę grzywny za umyślne uczestnictwo w nielegalnym wyścigu samochodowym;
- karę grzywny nie niższą niż 1500 zł za prowadzenie - na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu - pojazdu mechanicznego celowo wprowadzając go w poślizg lub doprowadzając do utraty styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu. Jeżeli następstwem wykroczenia jest spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, sprawca podlega karze grzywny nie niższej niż 2500 zł;
- karę grzywny nie niższą 1000 zł za tamowanie ruchu przez osobę uczestniczącą w zgromadzeniu;
- określenie wysokości kary grzywny nie niższej niż 1 000 zł za nielegalne dopuszczenie do ruchu (96 k.k.).

Wzrost dochodów Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej oszacowano na podstawie danych statystycznych z 2020 r. zgodnie z którymi może to dotyczyć około 177 przypadków.

177 x 5000 zł = 885 000 zł

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe							
Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian	0 (2025)	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)

W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2025 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-0,89	-0,89	-0,89	-0,89	-0,89	-0,89	-9,79
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Przedmiotowy projekt nie określa zasad podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej, w związku z czym odstąpiono od analiz i oceny przewidywanych skutków społeczno-gospodarczych, wskazanych w art. 66 ust. 1 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2024 r., poz. 236 z późn. zm.).						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, w tym osoby z niepełnosprawnością i starsze	Projektowana regulacja ma na celu skuteczniejsze zwalczanie przestępstw drogowych, szczególnie tych stwarzających zagrożenie dla innych uczestników ruchu drogowego.						
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Projekt wpłynie na obywateli poprzez podwyższenie kar za wypadek ze skutkiem śmiertelnym (w ramach nielegalnego wyścigu, rażąco niebezpiecznej, brawurowej jazdy lub złamania zakazu prowadzenia pojazdów).</p> <p>Jeśli kierowca będzie mieć od 0,5 do 1,5 % alkoholu we krwi lub jest objęty zakazem prowadzenia pojazdów, możliwy będzie wypadek pojazdu.</p> <p>W sytuacji, gdy stężenie alkoholu przekracza 1,5 ‰, sąd będzie miał obowiązek orzec konfiskatę pojazdu, chyba że zachodzi wyjątkowy przypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami.</p> <p>W przypadku kierowców, którzy prowadzą pojazd z zawartością alkoholu powyżej 1,5 ‰, planowane jest wprowadzenie przepisu, który ograniczy możliwość orzekania kary pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem jej wykonania.</p> <p>Podniesienie dolnej granicy świadczenia pieniężnego orzekałego obligatoryjnie za niestosowanie się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych z kwoty 5000 zł do kwoty 10000 zł spowoduje wzrost wydatków dla obywateli w wysokości około 885 tys. zł na podstawie danych statystycznych z 2020 r. zgodnie z którymi może to dotyczyć około 177 przypadków. 177 x 5000 zł = 885 000 zł</p> <p>Projekt wpłynie na obywateli poprzez zmianę katalogu kar w art. 90 k.w. oraz możliwość orzeczenia nawiązki, gdy sprawca tamujący lub utrudniający ruch na drodze publicznej w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, spowoduje poważne zakłócenie ruchu drogowego.</p> <p>Projekt wprowadza także możliwość uzyskania niezbędnych informacji o sprawcy wykroczenia, które następnie posłużyłyby do uruchomienia drogi sądowej w celu kompensacji szkód powstałych w wyniku popełnienia wykroczenia.</p>							
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
<input type="checkbox"/> nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegółowo w odwróconej tabeli zgodności).				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy				
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:				<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:				
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy				
Komentarz: Projekt zwiększy liczbę procedur poprzez gromadzenie w Centralnej Ewidencji Pojazdów informacji o wykorzystaniu pojazdu do popełnienia przestępstwa, o którym mowa w art. 178c § 1 pkt 2, § 2 i art. 177 § 2a k.k. oraz o								

wykorzystaniu pojazdu do popełnienia wykroczenia, o którym mowa w art. 86c k.w., oraz późniejsze przetwarzanie tych informacji przez zakłady ubezpieczeń w celu dokonania oceny ryzyka ubezpieczeniowego i taryfikacji, zmierzających do zawarcia umowy ubezpieczenia OC.

Projekt zwiększy liczbę postępowań przygotowawczych poprzez kryminalizację nielegalnych wyścigów. W 2023 r. Policja uzyskała informacje o 2262 planowanych wydarzeniach (nielegalne wyścigi lub zgromadzenia/spotkania użytkowników pojazdów, w ramach których mogło dochodzić do nielegalnych wyścigów, driftów itp.), z czego potwierdzono 1211 takich wydarzeń, a w 2024 r. uzyskano informacje o 1894 planowanych wydarzeniach tego typu, z czego potwierdzono 1035.

Wpływ projektowanej regulacji na obciążenia dodatkowymi zadaniami związanymi z wprowadzeniem do CEPiK danych pojazdów, które zostały wykorzystane do popełnienia przestępstw naruszających bezpieczeństwo ruchu drogowego zostanie przedstawiony na kolejnym etapie prac.

Projekt skróci czas na załatwienie sprawy poprzez zmianę katalogu kar w art. 90 k.w., co przyzna sądowi możliwość orzeczenia ograniczenia wolności w miejsce grzywny, co pozwoli na uniknięcie bezskutecznej egzekucji sądowej, zmian na kary zastępcze aresztu lub rozkładania grzywny na raty, a następnie odwoływania rat.

Projekt wprowadza także nową procedurę w postaci wnioskowego trybu udostępniania pokrzywdzonemu danych osobowych ukaranego mandatem karnym.

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowana regulacja nie ma bezpośredniego wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne	<input type="checkbox"/> demografia	<input checked="" type="checkbox"/> informatyzacja
<input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny	<input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> zdrowie
<input checked="" type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> inne: prawa człowieka	

Omówienie wpływu

Projektowana regulacja wpłynie na sądy powszechne poprzez rozszerzenie kognicji sądownictwa powszechnego. Do sądów trafią nowe sprawy, a w wielu przypadkach zdecydowano się na podwyższenie sankcji, m.in.:

- za rażąco niebezpieczną, brawurową jazdę;
- za wypadek ze skutkiem śmiertelnym (w ramach nielegalnego wyścigu, rażąco niebezpiecznej, brawurowej jazdy lub złamania zakazu prowadzenia pojazdów);
- wobec kierowców, którzy łamią sądowe zakazy prowadzenia pojazdów;
- kryminalizację nielegalnych wyścigów karą od 3 miesięcy do 5 lat pozbawienia wolności za organizację lub udział;
- możliwość orzeczenia nawiązki, gdy sprawca tamujący lub utrudniający ruch na drodze publicznej w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, spowoduje poważne zakłócenie ruchu drogowego.

Projekt wpłynie na informatyzację poprzez gromadzenie w Centralnej Ewidencji Pojazdów informacji o wykorzystaniu pojazdu do popełnienia przestępstwa, o którym mowa w art. 178c § 1 pkt 2, § 2 i art. 177 § 2a k.k. oraz o wykorzystaniu pojazdu do popełnienia wykroczenia, o którym mowa w art. 86c k.w., oraz późniejsze przetwarzanie tych informacji przez zakłady ubezpieczeń w celu dokonania oceny ryzyka ubezpieczeniowego i taryfikacji, zmierzających do zawarcia umowy ubezpieczenia OC.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Przewiduje się ewaluację projektu w ciągu dwóch lat od wejścia w życie, która obejmie ewidencjonowanie liczby konkretnych spraw (nowe symbole), liczby wypadków drogowych, liczby kierowców łamiących zakaz prowadzenia pojazdów oraz liczby nielegalnych wyścigów. Pozwoliłoby to na ocenę skuteczności proponowanych rozwiązań, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, i ewentualne zmonitorowanie potrzeb kadrowych.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.