

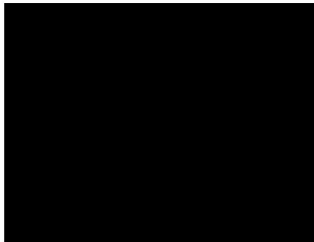


Ministerstwo Sprawiedliwości

Departament Prawa Karnego

DPK-II.0512.3.2026

Warszawa, 13 marca 2026 r.



Szanowny Panie,

w odpowiedzi na petycję z dnia 9 lutego 2026 r., w zakresie postulatu reformy systemu punktów karnych poprzez przywrócenie proporcjonalności kar, wyeliminowanie błędu nieumyślnego oraz wprowadzenie zasady, że jedno wykroczenie powinno być równoważne jednemu punktowi karnemu, uprzejmie przedstawiam, co następuje.

System punktów karnych w Polsce funkcjonuje od lat 90 - tych i stanowi jeden z kluczowych instrumentów wpływających na poprawę bezpieczeństwa na drogach. Punkty karne mają dyscyplinować kierowców, a w przypadku nagminnego łamania przepisów prowadzić do eliminacji najbardziej niebezpiecznych uczestników ruchu drogowego.

Za każde wykroczenie przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym przypisana jest określona liczba punktów karnych. Podstawą prawną prowadzenia ewidencji punktów karnych jest art. 98 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz.U. z 2025 r. poz.1226). Obecnie za jedno wykroczenie można otrzymać maksymalnie 15 punktów karnych. To oznacza, że dwa poważniejsze przewinienia mogą prowadzić do utraty uprawnień.

Limit punktów karnych w Polsce waha się od 20 pkt (dla kierowców, którzy mają prawo jazdy krócej niż rok) do 24 pkt. Przekroczenie tych wartości skutkuje utratą prawa jazdy, co jest odnotowywane w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK). Punkty

karne są zatem skutecznym narzędziem w działaniu na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach.

Wyeliminowanie odpowiedzialności za błędy nieumyślne doprowadziłoby do sytuacji, w której ofiary poważnych wypadków straciłyby status pokrzywdzonych w procesie karnym, a sprawcy pozostawaliby bezkarni. Ruch drogowy to sfera działalności o podwyższonym ryzyku. Każdy, kto zasiada za kierownicą, przyjmuje na siebie obowiązek zachowania szczególnej ostrożności. Prawo karne pełni funkcję prewencyjną – świadomość nieuchronności kary za błędy (nawet nieumyślne) zmusza kierowców do maksymalnej koncentracji i zachowania należytej ostrożności.

Jednakże, co warto podkreślić, prawo karne posiada narzędzia do różnicowania sprawców, np. art. 66 Kodeksu karnego (warunkowe umorzenie postępowania); sąd może z niego skorzystać wobec sprawcy nieumyślnego wypadku, który wcześniej nie był karany, a wina i społeczna szkodliwość czynu nie są znaczne. Pozwala to *de facto* na zachowanie statusu osoby niekaranej.

Ponadto za wypadek z art. 177 § 1 k.k. grozi kara do 3 lat pozbawienia wolności, co w praktyce przy ludzkim błędzie kończy się najczęściej karą grzywny lub ograniczenia wolności, a nie jej pozbawienia. Sąd nie ma też obowiązku orzekania zakazu w każdym przypadku nieumyślnego wypadku.

Ograniczenie odpowiedzialności do naruszeń umyślnych stworzyłoby ogromną lukę prawną. W procesach karnych udowodnienie sprawcy umyślnego naruszenia konkretnej zasady (np. tego, że celowo nie zauważył znaku, a nie po prostu go przeoczył) byłoby niezwykle trudne. Mogłoby to prowadzić do masowego uniewinniania sprawców tragicznych zdarzeń pod pretekstem zwykłej nieuwagi, co godziłoby w społeczne poczucie sprawiedliwości.

Ministerstwo Sprawiedliwości stoi na stanowisku, że bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego jest wartością nadrzędną. Postulat liberalizacji odpowiedzialności za wypadki komunikacyjne poprzez usunięcie formy nieumyślnej jest sprzeczny z trendami europejskimi (Vision Zero) oraz dążeniem do redukcji liczby ofiar na polskich drogach. Mając na uwadze powyższe, Pański postulat jest bezzasadny.

Z poważaniem

Jakub Kalbarczyk

Zastępca Dyrektora

Departament Prawa Karnego

/podpisano elektronicznie/