



WICEMARSZAŁEK SEJMU
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

DOROTA NIEDZIELA

BKSP.155.9.2025

Warszawa, 5 marca 2025 r.



Ministerstwo Infrastruktur

RPW/16311/2025 P

Data: 2025-03-11

Pan

Dariusz Klimczak

Minister Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

uprzejmie informuję, że Komisja do Spraw Petycji rozpatrzyła na 53. posiedzeniu w dniu 22 stycznia 2025 r. petycję w sprawie podjęcia inicjatywy ustawodawczej w zakresie ograniczenia możliwości poruszania się pojazdami mechanicznymi przez osoby, które sądowo zostały pozbawione prawa jazdy (BKSP-155-X-287/24) i na podstawie art. 126c ust. 3 Regulaminu Sejmu podjęła decyzję o przekazaniu petycji do Ministra Infrastruktury, Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Zdrowia oraz Komisji Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP.

W załączeniu przedkładam przedmiotową petycję wraz z opinią Biura Ekspertyz i Oceny Skutków Regulacji – do wykorzystania w pracach legislacyjnych resortu.

*Z wyrazami szacunku,
Dorota Niedziela*

BKSP-155-X-287/24

20.08

Historia korespondencji

Korespondent

Nazwisko i imię: [REDACTED]

Instytucja:

Zbiorowość:

Miejscowość: [REDACTED]

Ulica: [REDACTED]

Województwo: [REDACTED]

Kraj: **Polska**

Adres e-mail: [REDACTED]

7. Zarejestrowany list numer : 000490/7

Data wpływu: 20.09.2024

List nadesłany: na adreslisty@sejm.gov.pl

Sposób rozpatrzenia:

TREŚĆ LISTU

****[ePUAP] [REDACTED] Petycja o zmianę prawa.xml****

Dokument elektroniczny

Miejsce i data sporządzenia dokumentu

Wasilków (miasto) 2024-09-20

Dane nadawcy

[REDACTED]
[REDACTED] (miasto)Telefon:
[REDACTED]

Dane adresata

KANCELARIA SEJMU (00-902 WARSZAWA, WOJ. MAZOWIECKIE)

Petycja

Petycja o zmianę prawa

Szanowni Państwo, Przesyłam petycję o zmianę prawa.

Z poważaniem

[REDACTED]

Załączniki:

Petycja - prowadzenie pojazdów z zakazem - sig.pdf - treść petycji

Dokument został podpisany, aby go zweryfikować należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu. Data złożenia podpisu: 2024-09-20T08:42:14.302+02:00

Podpis elektroniczny

- Petycja - prowadzenie pojazdów z zakazem - sig.pdf

Oryginalny dokument: - Petycja o zmianę prawa.xml

Podgląd dokumentu w postaci HTML: - Petycja o zmianę prawa.html

Koniec treści listu

Dokument elektroniczny

Miejsce i data sporządzenia dokumentu

[Redacted] (miasto) 2024-09-20

Dane nadawcy

[Redacted]

Dane adresata

KANCELARIA SEJMU (00-902 WARSZAWA, WOJ. MAZOWIECKIE)

PETYCJA

Petycja o zmianę prawa

Szanowni Państwo,
Przesyłam petycję o zmianę prawa.
Z poważaniem
[Redacted]

Załączniki:

- 1. [Petycja - prowadzenie pojazdów z zakazem - sig.pdf - treść petycji](#)

Dokument został podpisany, aby go zweryfikować należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu. Data złożenia podpisu:
2024-09-20T08:42:14.302+02:00

Podpis elektroniczny

20 września 2024 r.

Pan Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu

Petycja do Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie skutecznego ograniczenia poruszania się pojazdami mechanicznymi przez osoby z orzeczonym zakazem prowadzenia pojazdów

Szanowny Panie Marszałku,

Szanowni Posłowie Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej,

Mając na względzie art. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) oraz artykuł 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. z 1997 r. Nr 78 poz. 483 ze zm.) składam petycję o podjęcie inicjatywy ustawodawczej, mającej na celu skuteczne ograniczenie możliwości poruszania się pojazdami mechanicznymi przez osoby, które sądowo zostały pozbawione prawa jazdy. Problem ten nie tylko narusza porządek prawny, ale stanowi ogromne zagrożenie dla życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego. Przykłady tragicznych wypadków oraz statystyki pokazują, że obecne przepisy są niewystarczające albo nieskuteczne i wymagają pilnej zmiany.

Przykłady tragicznych zdarzeń:

1. Łukasz [REDAKTED], 26-letni mężczyzna z Warszawy, mający na koncie kilka wyroków za przestępstwa drogowe, w tym jazdę po alkoholu, mimo orzeczonych wobec niego pięciu zakazów prowadzenia pojazdów spowodował tragiczny wypadek na Trasie Łazienkowskiej w Warszawie w lipcu 2023 roku. Zderzył się z samochodem rodziny, w wyniku czego zginął 37-letni ojciec, a jego żona i dzieci zostali ciężko ranni.
2. 38-letni mężczyzna z Osowca, województwo podlaskie, w lipcu 2023 roku prowadził samochód mimo wcześniejszego sądowego zakazu. Miał 2 promile alkoholu we krwi. Stracił panowanie nad pojazdem, dachował i zginął na miejscu.
3. 35-letni mężczyzna z Krakowa, w październiku 2021 roku, mimo orzeczonego sądowego zakazu prowadzenia pojazdów, będąc pod wpływem alkoholu, spowodował wypadek na przystanku autobusowym. Zginęła jedna osoba, a dwie zostały ciężko ranne.
4. 42-letni kierowca z Białegostoku w lutym 2022 roku, mając 2,4 promila alkoholu i zakaz prowadzenia pojazdów, zabił pieszego na przejściu dla pieszych.
5. Mężczyzna z Trójmiasta w 2019 roku, prowadząc samochód mimo orzeczonego sądowego zakazu, będąc pod wpływem alkoholu, zderzył się z innym pojazdem, powodując śmierć kierowcy. Wcześniej był wielokrotnie skazywany za podobne wykroczenia.
6. Kierowca z Lubelszczyzny w 2020 roku, mając 1,8 promila alkoholu i sądowy zakaz, spowodował kolizję na drodze krajowej, w wyniku której zginął inny uczestnik ruchu. Kierowca ten miał wcześniej dwa inne wyroki związane z prowadzeniem pojazdu pod wpływem alkoholu.

To tylko niektóre wybrane zdarzenia. Ich skala jest oczywiście dużo większa. Pytam: ile można jeszcze?

Według danych Komendy Głównej Policji, w latach 2018-2022 odnotowano prawie 424 tysiące przypadków prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu. Co szczególnie alarmujące, prawie 80% z tych przypadków dotyczyło osób nietrzeźwych, które popełniały przestępstwo, a nie tylko wykroczenie. Ponadto, w latach 2017-2020 prawie 26 tysięcy osób zostało ponownie skazanych za łamanie zakazu prowadzenia pojazdów.

Statystyki wypadków drogowych w Polsce w latach 2018-2023

Wypadki drogowe w Polsce stanowią poważne obciążenie dla społeczeństwa i gospodarki. Przedstawione poniżej statystyki pokazują skalę problemu na przestrzeni ostatnich lat:

W latach 2018-2022 liczba osób, które poniosły śmierć w wypadkach drogowych, oscylowała w okolicach 2,500 rocznie:

- 2018: 2862 ofiary śmiertelne,
- 2019: 2909 ofiar,
- 2020: 2491 ofiar (spadek w czasie pandemii),
- 2021: 2245 ofiar.
- 2022: 1896 ofiar.

W 2023 roku policja zatrzymała ponad 90 tysięcy kierowców prowadzących pojazdy po spożyciu alkoholu. W latach poprzednich odsetek wypadków spowodowanych przez pijanych kierowców pozostawał wysoki, zbliżając się do 10% wszystkich wypadków drogowych.

Według danych Najwyższej Izby Kontroli, jednostkowy koszt ofiary śmiertelnej w wypadku drogowym wynosi ponad 2,3 miliona złotych, a koszt ofiary ciężko rannej przekracza 3,3 miliona złotych. Szacuje się, że całkowite roczne koszty związane z wypadkami drogowymi w Polsce przekraczają 50 miliardów złotych.

Następuje powszechne łamanie zakazów prowadzenia pojazdów. W Polsce rośnie problem recydywy wśród kierowców z zakazem prowadzenia pojazdów. W latach 2018-2023 liczba takich przypadków pozostawała wysoka, co wynika m.in. z niewystarczających środków kontroli i egzekwowania prawa.

Te dane pokazują skalę wyzwań, z jakimi mierzy się Polska w kwestii bezpieczeństwa drogowego, szczególnie w kontekście osób łamiących zakazy prowadzenia pojazdów oraz pijanych kierowców.

Aby skutecznie zapobiegać takim sytuacjom i poprawić bezpieczeństwo na drogach, proponujemy:

Tragiczne wypadki drogowe, w wyniku których giną niewinni ludzie, mają nie tylko ogromne skutki emocjonalne i społeczne, ale także powodują poważne konsekwencje gospodarcze. Rodziny ofiar często stają w obliczu finansowej katastrofy, szczególnie gdy zginął główny żywiciel rodziny. Strata bliskiej osoby oznacza nie tylko ból emocjonalny, ale także utratę stabilności finansowej, która może skutkować koniecznością zmiany miejsca zamieszkania, zaciąganiem kredytów czy pogorszeniem jakości życia całej rodziny.

Z perspektywy gospodarczej koszty wypadków są ogromne. Zgodnie z raportem Najwyższej Izby Kontroli, średni koszt jednej ofiary śmiertelnej w wypadku drogowym w Polsce wynosi ponad 2,3 miliona złotych. Obejmuje to nie tylko straty materialne związane z opieką zdrowotną, odszkodowaniami i procedurami sądowymi, ale także utracone zyski dla gospodarki z tytułu przerwanej kariery zawodowej ofiary.

Ponadto, w wyniku takich wypadków mogą wystąpić koszty społeczne związane z rosnącym obciążeniem systemu opieki społecznej, gdy dzieci ofiar trafiają pod opiekę państwa, a rodziny korzystają z pomocy finansowej. Długofalowo, tego rodzaju wypadki mają także wpływ na system emerytalny i gospodarkę, ponieważ zmniejsza się liczba osób aktywnych zawodowo.

Zwracam się z apelem o pilne opracowanie rozwiązań, które przyczynią się do wyeliminowania zagrożenia ze strony kierowców łamiących zakaz prowadzenia pojazdów. Wierzę, że odpowiednie zmiany w prawie mogą uratować wiele ludzkich żyć i przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa na drogach w Polsce.

Jeżeli Sejm nie zdąży rozpatrzyć niniejszej petycji przed końcem obecnej kadencji, to proszę aby uwzględnić procedurę postępowania w sprawach petycji przewidzianą artykułem 126g Uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (M. P. 2022 poz. 990 ze zm.).

Ponadto wnoszę, aby na mocy art. 4 ust. 3 ustawy o petycjach, wnoszę o anonimizację moich danych osobowych podczas publikowania petycji.

Z poważaniem



Elektronicznie podpisany
przez [redacted]
Data: 2024.09.20 08:39:04
+02'00'

NACZELNIA SEJMU
Biuro Komunikacji Społecznej
świadczym zgodność z oryginałem

Warszawa, dnia 20.09.2024 r.

Z up. Dyrektora BKSP
NACZELNIK WYDZIAŁU

S. Gołaszewska
Sylwia Gołaszewska

Warszawa, 15 stycznia 2025 r.

BEOS-WP-2356/24

Pan Posel
Rafał Bochenek
Przewodniczący Komisji
do Spraw Petycji

Opinia prawna
dotycząca petycji nr BKSP-155-X-287/24
w sprawie
„skutecznego ograniczenia poruszania się pojazdami mechanicznymi
przez osoby z orzecznym zakazem prowadzenia pojazdów”

I. Treść i cel petycji

Przedmiotem petycji nr BKSP-155-X-287/24 jest wniosek o „podjęcie inicjatywy ustawodawczej, mającej na celu skuteczne ograniczenie możliwości poruszania się pojazdami mechanicznymi przez osoby, które sądowo zostały pozbawione prawa jazdy”. Jak zauważa wnoszący petycję, osoby takie nie tylko naruszają porządek prawny, ale stanowią też realne zagrożenie dla zdrowia i życia innych uczestników ruchu drogowego powodując tragiczne w skutkach wypadki. W tym kontekście zwrócono w petycji uwagę na wysokie koszty społeczne i gospodarcze generowane przez wypadki drogowe oraz „powszechne łamanie zakazów prowadzenia pojazdów” i rosnący „problem recydywy wśród kierowców z zakazem prowadzenia pojazdów”.

W związku z tym wnosi się w petycji o dokonanie w prawie zmian, „które przyczynią się do wyeliminowania zagrożenia ze strony kierowców łamiących zakaz prowadzenia pojazdów”.

II. Czy petycja mieści się w zakresie zadań i kompetencji adresata petycji (art. 2 ust. 3 ustawy o petycjach)?

Petycja zawiera postulat wprowadzenia w systemie prawa polskiego zmian na szczeblu ustawowym. Zgodnie z art. 95 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.¹ władzę ustawodawczą w Rzeczypospolitej Polskiej sprawują Sejm i Senat. Natomiast stosownie do art. 118 ust. 1 Konstytucji inicjatywa ustawodawcza przysługuje m.in. posłom. Artykuł 32 ust. 2 Regulaminu Sejmu², w związku z art. 112 Konstytucji, precyzuje, że poselskie projekty ustaw mogą być wnoszone przez komisje sejmowe lub grupę co najmniej 15 posłów podpisujących projekt.

Uwzględniając powyższe należy uznać, że przedłożona petycja mieści się w zakresie zadań i kompetencji Sejmu.

III. Wymogi formalne (art. 4 ust. 1 i 2 ustawy o petycjach)

Petycja spełnia wymogi formalne określone w art. 4 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach³.

IV. Kwestie, które ekspert uznaje za istotne w związku z petycją

1. U podstaw przedmiotowej petycji, jak wynika z jej uzasadnienia, legło przekonanie, iż zmiana stanu prawnego (której założeń w petycji nie zawarto) może przyczynić się do „poprawy bezpieczeństwa na drogach w Polsce” oraz uratowania wielu istnień ludzkich poprzez wyeliminowanie „zagrożenia ze strony kierowców łamiących zakaz prowadzenia pojazdów”.

W tym kontekście zauważyć trzeba, że w obowiązującym stanie prawnym zgodnie z art. 244 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny⁴ osoba

¹ Dz. U. Nr 78, poz. 483, ze zm.

² Uchwała Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej, t.j. M. P. z 2022 r. poz. 990, ze zm.

³ T.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 870.

⁴ T.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 17, ze zm.; dalej: kodeks karny lub k.k.

niestosująca się m.in. do orzeczonego przez sąd (jako środka karnego⁵) zakazu prowadzenia pojazdów podlega karze pozbawienia wolności od trzech miesięcy do pięciu lat. Przepis stypizowany w art. 244 k.k. ma przy tym, co warto podkreślić, charakter formalny, a zatem do jego znamion nie należy spowodowanie jakiegokolwiek skutku (następstwa). Penalizowane jest samo złamanie orzeczonego przez sąd zakazu, nakazu lub niewykonanie zarządzenia⁶. Przy czym zaistnienie takiego skutku (następstwa) wpływać będzie „na opis popełnionego [...] czynu oraz na jego kwalifikację prawną, która może skutkować sięgnięciem do konstrukcji zbiegu kumulatywnego, zbiegu pomijalnego lub realnego zbiegu przestępstw”⁷. Dodatkowo, jak wskazuje się w piśmiennictwie, na mocy art. 244b § 1 k.k. grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do dwóch lat podlega osoba, która prowadzi pojazd pomimo zakazu orzeczonego jako środek zabezpieczający⁸.

Ponadto wskazać należy także na: 1) art. 180a k.k., w świetle którego odpowiedzialność karną ponosi osoba, która niestosując się do wydanej uprzednio decyzji administracyjnej o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami mechanicznymi⁹ prowadzi taki pojazd na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu. Podlega ona grzywnie, karze ograniczenia wolności albo karze pozbawienia wolności do dwóch lat; 2) art. 94 § 1 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń¹⁰, zgodnie z którym osoba prowadząca na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu pojazd mechaniczny pomimo braku stosownego uprawnienia podlega karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny nie niższej niż 1500 złotych. Odpowiedzialność na gruncie tego przepisu, jak wskazano w orzecznictwie, dana osoba poniesie „zasadniczo, [...] gdy nigdy nie posiadała uprawnień do kierowania pojazdami albo co prawda posiadała w przeszłości owe uprawnienia i zostały jej one cofnięte, ale działa nieumyślnie”¹¹.

⁵ Zob. art. 39 pkt 3 k.k. Szerzej w tym zakresie zob. np. M. Królikowski, W. Zalewski [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, t. 3, *Część szczególna*, Art. 222–316, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2024, komentarz do art. 244, nb 8, Legalis.

⁶ Zob. np. M. Królikowski, W. Zalewski [w:] *Kodeks karny...*, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, komentarz do art. 244, nb 16; T. Razowski [w:] *Kodeks karny. Komentarz. Część szczególna*, red. J. Giezek, Warszawa 2021, komentarz do art. 244, teza 12, LEX.

⁷ Tak np. T. Razowski [w:] *Kodeks karny...*, red. J. Giezek, komentarz do art. 244, teza 12.

⁸ Zob. np. Z. Gądzik [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Warszawa 2024, komentarz do art. 180a, nb 9 (oraz wskazane tam piśmiennictwo), Legalis.

⁹ Zob. wyrok SN z 6 czerwca 2022 r., sygn. akt V KK 204/22.

¹⁰ T.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 2119, ze zm.; dalej: k.w.

¹¹ Tak np. wyrok SN z dnia 17 stycznia 2019 r., sygn. akt IV KK 60/18.

W związku z tym trzeba zwrócić uwagę na wyrażony już uprzednio pogląd, iż w kontekście walki z problemem prowadzenia pojazdów przez osoby, wobec których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów, kwestią najważniejszą jest skuteczna egzekucja prawa oraz podjęcie stosownych działań o charakterze materialnotechnicznym dotyczących np. poprawy komunikacji i współpracy pomiędzy sądami, prokuraturą, policją oraz administracją publiczną¹².

2. Niezależnie od powyższego wskazać także należy, że w dniu 30 października 2024 r. do Sejmu wpłynął poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny (druk sejmowy nr 830)¹³. Projekt ten przewiduje m.in. wprowadzenie nowego typu czynu zabronionego tzw. zabójstwa drogowego (projektowany art. 173a k.k.) polegającego na spowodowaniu śmierci człowieka w skutek prowadzenia pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym m.in. w przypadku braku „posiadania uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień do kierowania pojazdem” i zagrożonego karą pozbawienia wolności na czas nie krótszy niż dwanaście lat albo karą dożywotniego pozbawienia wolności (zob. art. 1 pkt 1 projektu). Dodatkowo, projekt ten zakłada także np. nowelizację art. 178 k.k. (zob. art. 1 pkt 2 projektu) przewidując, że: a) w przypadku popełnienia przestępstwa określonego w art. 173 § 1 lub 2, art. 173a, art. 174 lub art. 177 § 1 k.k. m.in. przez osobę kierującą pojazdem „bez wymaganych uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień” sąd zobligowany będzie do orzeczenia kary pozbawienia wolności przewidzianej za przypisaną sprawcy przestępstwo w wysokości od dolnej granicy ustawowego zagrożenia zwiększonego o połowę do górnej granicy tego zagrożenia zwiększonego o połowę (zob. projektowany § 1 art. 178 k.k.); b) w przypadku skazania w trybie art. 178 § 1 albo § 1a k.k. m.in. osoby, która kierowała pojazdem „bez wymaganych uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień” sąd zobligowany będzie do orzeczenia przepadku pojazdu mechanicznego (zob. projektowany § 3 art. 178 k.k.). Ponadto w myśl przedłożonego projektu nowelizacji podlegać ma także art. 178a k.k. (zob. art. 1 pkt 3 projektu). Nowelizacja ta polegać ma m.in. na wprowadzeniu obowiązku orzeczenia

¹² Zob. Ocena skutków regulacji zawartej w poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny (druk sejmowy nr 830), BEOS-WPEiM/WOSR-2395/24, s. 28–29 – <https://orka.sejm.gov.pl/Druki10ka.nsf/0/54A7470F6B4C3F62C1258BE4002F11CC/%24File/830-002.pdf> (dostęp: 13.01.2025 r.).

¹³ Zob. <https://www.sejm.gov.pl/Sejm10.nsf/PrzebiegProc.xsp?nr=830> (dostęp: 13.01.2025 r.).

przez sąd przepadku pojazdu wobec osoby, która „prowadziła pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym bez posiadania uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień do kierowania pojazdem”, aczkolwiek sąd mógłby odstąpić od orzeczenia przepadku pojazdu „jeżeli zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami” (zob. projektowany § 6 w zw. z projektowanym § 1 art. 178a k.k.). Przedmiotowy projekt został w dniu 19 listopada 2024 r. skierowany do pierwszego czytania na posiedzeniu Sejmu¹⁴.

Dodatkowo zauważyć trzeba, że zgodnie z informacjami przedstawionymi przez Ministerstwo Sprawiedliwości w dniu 7 stycznia br., przygotowany został projekt zmian legislacyjnych w którym zakłada się m.in. utworzenie publicznego rejestru osób z dożywotnim zakazem prowadzenia pojazdów mechanicznych oraz zaostrezenie sankcji wobec kierowców, którzy łamią taki zakaz. W ocenie Ministerstwa w razie „naruszenia zakazu sąd powinien mieć możliwość orzeczenia dożywotniego zakazu prowadzenia pojazdów. Także możliwość konfiskaty pojazdu oraz minimalne świadczenie pieniężne w wysokości 10 000 zł mają pełnić rolę środków odstraszających”¹⁵. Zgodnie z przedstawionymi informacjami projekt „w najbliższych dniach ma uzyskać wpis do wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów. Tak, aby [...] jeszcze [w] styczniu można było rozpocząć konsultacje nowych regulacji”. Przedstawiciele Ministerstwa Sprawiedliwości wyrazili wolę by „projekt trafił do Sejmu jeszcze w pierwszym kwartale i został przedłożony prezydentowi do podpisu w pierwszym półroczu 2025 roku”¹⁶.

V. Wnioski

W przedłożonej petycji postuluje się „podjęcie inicjatywy ustawodawczej, mającej na celu skuteczne ograniczenie możliwości poruszania się pojazdami mechanicznymi przez osoby, które sądowo zostały pozbawione prawa jazdy”. Nie wskazano przy tym, choćby ogólnie, jakie zmiany legislacyjne wnoszący petycję uznaje za potrzebne dla realizacji założonego celu.

¹⁴ Zob. tamże.

¹⁵ Zob. Stop bandytom drogowym – projekt Ministerstwa Sprawiedliwości już gotowy – <https://www.gov.pl/web/sprawiedliwosc/stop-bandytom-drogowym-projekt-ministerstwa-sprawiedliwosci-juz-gotowy> (dostęp: 13.01.2025 r.).

¹⁶ Tamże.

W tym kontekście podkreślenia wymaga fakt, iż w obowiązującym stanie prawnym funkcjonują regulacje penalizujące prowadzenie pojazdu nie tylko w razie orzeczonego zakazu sądowego, ale także w innych przypadkach braku posiadania uprawnień do prowadzenia pojazdu (zob. art. 94 § 1 kw.; art. 180a k.k.; art. 244 k.k.; art. 244b § 1 w zw. z art. 93a § 2 w zw. z art. 39 pkt 3 k.k.). W związku z powyższym wyrażane są, jak wyżej wspomniano, opinie, iż dla rozwiązania problemu prowadzenia pojazdów przez osoby, wobec których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów zasadnicze znaczenie ma skuteczna egzekucja obowiązującego prawa oraz podjęcie działań o charakterze materialnotechnicznym służących zwłaszcza poprawie komunikacji i współpracy pomiędzy sądami, prokuraturą, policją oraz administracją publiczną.

Niezależnie od powyższego podkreślić raz jeszcze należy, iż w Sejmie procedowany jest projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny (druk sejmowy nr 830), który zakłada m.in. zaostrenie kar za spowodowanie śmiertelnego wypadku przez osobę prowadzącą pojazd mechaniczny „bez wymaganych uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień” oraz względny obowiązek orzekania przez sąd o przepadku pojazdu osoby, która prowadziła go nie posiadając „wymaganych uprawnień albo pomimo cofnięcia uprawnień”. Dodatkowo prowadzone są prace nad rządowym projektem, który, jak wynika z przedstawionych informacji, zakłada m.in. utworzenie publicznego rejestru osób z dożywotnim zakazem prowadzenia pojazdów mechanicznych oraz zaostrenie sankcji wobec kierowców, którzy łamią taki zakaz. Co więcej, przedstawiciele rządu wskazali, że dążyć będą do tego by „projekt trafił do Sejmu jeszcze w pierwszym kwartale i został przedłożony prezydentowi do podpisu w pierwszym półroczu 2025 roku”.

W tym kontekście należy zwrócić uwagę na fakt, że, jak podkreślała już Komisja do Spraw Petycji, podejmowana przez nią inicjatywa ustawodawcza dotyczy rozstrzygnięć drobnych (punktowych, stosunkowo prostych i wąskich zakresowo, niemających charakteru zmian systemowych), służąc uzupełnieniu inicjatywy poselskiej lub inicjatywy komisji merytorycznych¹⁷.

¹⁷ Zamiast wielu zob. Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji do Spraw Petycji (nr 27) z dnia 23 lipca 2024 r., *passim* – <https://orka.sejm.gov.pl/zapisy10.nsf/0/72BE4EB7BFAA44AEC1258B950040D98D/%24File/0070410.pdf> (dostęp: 13.01.2025 r.).

Mając zatem na uwadze, że w polskim systemie prawnym funkcjonują wskazane powyżej regulacje, fakt, iż prowadzone są prace legislacyjne dotyczące podniesionego w petycji problemu oraz zakres w jakim Komisja do Spraw Petycji uznaje się za właściwą do wystąpienia z inicjatywą ustawodawczą, przyjąć należy, że zawarte w petycji żądanie nie powinno zostać uwzględnione (art. 126c ust. 3 pkt 5 Regulaminu Sejmu).


dr 
ekspert ds. legislacji
w Biurze Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:
Wicedyrektor Biura Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji



*Deskryptory bazy REX: bezpieczeństwo wewnętrzne, legislacja, petycja, ruch drogowy, samochody.
Weryfikacja: A. Tomaszewska*

