

## U S T A W A

z dnia ..... 2016 r.

### **o zmianie ustawy – Kodeks wykroczeń oraz niektórych innych ustaw**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 20 maja 1971 r. - Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2015 r. poz. 1094, z późn. zm.) w art. 45 § 1 otrzymuje brzmienie:

"§ 1. Karalność wykroczenia ustaje, jeżeli od czasu jego popełnienia upłynął rok; jeżeli w tym okresie wszczęto postępowanie, karalność wykroczenia ustaje z upływem 2 lat od zakończenia tego okresu."

**Art. 2.** W ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. Nr 89, poz. 553, z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 42 po § 1 dodaje się § 1a w brzmieniu:

§ 1a. Sąd orzeka zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w razie popełnienia przestępstwa określonego w art. 178b lub 180a.";

2) w art. 178 po § 1 dodaje się § 1a w brzmieniu:

"§ 1. W wypadku określonym w § 1 w stosunku do sprawcy, który popełnił przestępstwo określone w art. 177 § 2, dolna granica ustawowego zagrożenia wynosi 2 lata pozbawienia wolności.";

3) po art. 178a dodaje się art. 178b w brzmieniu:

"Art. 178b. Kto, pomimo wydania przez funkcjonariusza organu uprawnionego do kontroli ruchu drogowego, znajdującego się w pojeździe albo na statku powietrznym, przy użyciu sygnałów dźwiękowych i świetlnych, polecenia zatrzymania pojazdu mechanicznego nie zatrzymuje niezwłocznie pojazdu i kontynuuje jazdę,

podlega karze pozbawienia wolności do lat 5.";

4) art. 244 otrzymuje brzmienie:

"Art. 244. Kto nie stosuje się do orzeczonego przez sąd zakazu zajmowania stanowiska, wykonywania zawodu, prowadzenia działalności, prowadzenia pojazdów, wstępu do ośrodków gier i uczestnictwa w grach hazardowych, wstępu na imprezę masową, przebywania w określonych środowiskach lub miejscach, nakazu okresowego opuszczenia lokalu zajmowanego wspólnie z pokrzywdzonym, zakazu kontaktowania się z określonymi osobami, zakazu zbliżania się do określonych osób lub zakazu opuszczania określonego miejsca pobytu bez zgody sądu albo nie wykonuje zarządzenia sądu o ogłoszeniu orzeczenia w sposób w nim przewidziany, podlega karze pozbawienia wolności do lat 5."

**Art. 3.** W ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz. U. Nr 89, poz. 555, z późn. zm.) w art. 213 po § 1a dodaje się § 1b w brzmieniu:

"§ 1b. W postępowaniu w sprawach o przestępstwa w ruchu lądowym określone w rozdziale XXI Kodeksu karnego należy także uzyskać informacje z centralnej ewidencji kierowców oraz z ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego, prowadzonej przez Policję, dotyczącą oskarżonego. Jeżeli od dołączenia tych informacji do akt postępowania upłynął okres 6 miesięcy, należy uzyskać je ponownie."

**Art. 4.** W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.):

1) w art. 129a w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

"2) w zakresie badania w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu";

2) w art. 129i po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

"3a. W toku kontroli drogowej uprawniony organ kontroli może poddać kierującego pojazdem lub inną osobę, w stosunku do której zachodzi uzasadnione podejrzenie, że mogła kierować pojazdem, badaniu w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu.";

3) w art. 129j po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

"4a. W toku kontroli drogowej uprawniony organ kontroli może poddać kierującego pojazdem lub inną osobę, w stosunku do której zachodzi uzasadnione podejrzenie, że mogła kierować pojazdem, badaniu w celu ustalenia w organizmie obecności środka działającego podobnie do alkoholu.";

**Art. 5.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

## UZASADNIENIE

Opinia publiczna regularnie wstrząsana jest doniesieniami o rażącym nieprzestrzeganiu przepisów ruchu drogowego przez niektórych kierowców, w szczególności o powodowaniu przez nich wypadków skutkujących śmiercią lub ciężkimi uszkodzeniami ciała. Szczególny rezonans społeczny i powszechne potępienie wywołują doniesienia o popełnieniu takich czynów przez sprawców znajdujących się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środków odurzających. Reakcja na takie czyny organów ścigania i organów wymiaru sprawiedliwości nierzadko nie jest też adekwatna, a wymierzane kary rażą nadmierną łagodnością.

Niezależnie od przyczyn tego zjawiska, związanych ze stopniem uwrażliwienia społecznego na problem naruszania norm prawnych w zakresie ruchu drogowego, skuteczności działań organów ścigania i prawidłowości stosowania obowiązujących unormowań prawnokarnych przez sądy, należy stwierdzić, że nieprawidłowości dotyczące stosowania w praktyce odpowiedzialności karnej w stosunku do sprawców takich czynów wynikają również z ułomności regulacji prawnych w tym zakresie. Te niewłaściwe, wymagające korekty uregulowania przysparzały w praktyce wielu komplikacji, utrudniając zarówno prowadzenie postępowania karnego, jak i wymierzenie w danym wypadku kary respektującej wszystkie dyrektywy jej wymiaru. Zamierzeniem projektodawcy jest wyeliminowanie tych uchybień i uczynienie w ten sposób postępowania w sprawach o przestępstwa i wykroczenia w ruchu drogowym efektywniejszym, a reakcji karnej odpowiadającej stopniowi społecznej szkodliwości czynu, zawinienia oraz rzeczywistym względem prewencji indywidualnej i generalnej.

Pierwszą z kwestii wymagających - zdaniem projektodawców - ingerencji legislacyjnej jest kwestia biegu terminu przedawnienia karalności wykroczeń. Nie ma wątpliwości, że karalność wykroczenia - jako czynu charakteryzującego się najniższym abstrakcyjnym stopniem społecznej szkodliwości czynu w porównaniu do występków i zbrodni - powinna następować w stosunkowo krótkim okresie. W tym kontekście roczny okres przedawnienia karalności należy uznać za optymalny. Jeżeli jednak w czasie tego rocznego okresu wszczęto postępowanie w sprawie o wykroczenie, organy ścigania oraz wymiaru sprawiedliwości muszą mieć odpowiedni czas na przeprowadzenie postępowania i wydanie prawomocnego rozstrzygnięcia. Aktualnie zgodnie z art. 45 § 1 k.w. jeżeli w tym okresie wszczęto postępowanie, karalność wykroczenia ustaje z upływem 2 lat od popełnienia czynu. Trzeba pamiętać, że w razie wszczęcia postępowania przed upływem rocznego terminu przedawnienia dochodzi do przedłużenia okresu przedawnienia karalności do 2 lat, nadal jednak liczonych od daty popełnienia czynu. Ten przedłużony okres musi być wystarczający na doprowadzenie do prawomocnego zakończenia procesu. Im później zatem wszczęto postępowanie, tym krótszy czas mają sądy na przeprowadzenie całego tego postępowania. Na bieg tego terminu nie ma już bowiem wpływu sam tok sprawy, odraczenie i przerywanie rozprawy czy uchylenie wyroku w drugiej instancji i zwrot sprawy do ponownego jej rozpoznania itd. Zatem nawet jeżeli w dacie orzekania w pierwszej instancji przedawnienie jeszcze nie nastąpiło, ale obwiniony wystąpi z apelacją i wówczas upłynie termin przedawnienia, musi dojść w sądzie odwoławczym do uchylenia wyroku i umorzenia postępowania, i to nawet gdyby skarżący cofnął następnie swój środek odwoławczy (zob. art. 104 § 1 pkt 7 w zw. z art. 5 § 1 pkt 4 k.p.w. i art. 432 k.p.k. w zw. z art. 105 § 2 k.p.w.).

Rozwiązanie takie nie uwzględnia złożoności postępowania prowadzonego w trybie procesowym przez sąd, z zachowaniem wszelkich gwarancji jego uczestników, w postaci bardzo zbliżonej do procedury w sprawach o przestępstwa. W niektórych wypadkach rzeczywisty czas na rozpoznanie takiej sprawy o wykroczenie przez sąd w dwóch instancjach może wynieść 8-10 miesięcy, co w sądach - i to nie tylko wielkomijskich - często okazuje się niemożliwe również z przyczyn obiektywnych. Strony procesowe mają bowiem szereg możliwości przeciągania i utrudniania biegu procesu, a w interesie obwinionego może leżeć umorzenie postępowania z powodu przedawnienia. Efektem tych regulacji są stosunkowo częste wypadki umorzenia postępowania sądowego z uwagi na przedawnienie karalności wykroczenia.

Należy tytułem ilustracji wskazać, że w 2015 r. sprawy ponad 1000 obwinionych o wykroczenia drogowe sprawców (w tym 150 kolizji i 320 przekroczeń prędkości) przedawniły się (dane Ministerstwa Sprawiedliwości).

Z tego względu proponuje się zmianę regulacji art. 45 § 1 k.w. w ten sposób, że jeżeli w okresie rocznym wszczęto postępowanie, karalność wykroczenia ustaje z upływem 2 lat od zakończenia tego okresu. Regulacja taka jest analogiczna do rozwiązań w zakresie terminów przedawnienia karalności funkcjonujących w Kodeksie karnym i Kodeksie karnym skarbowym.

W zakresie prawa karnego materialnego na szczególną uwagę zasługuje kwestia prawidłowego ustalenia w ustawie zagrożeń karnych za niektóre rodzaje przestępstw związanych z naruszeniem bezpieczeństwa w ruchu lądowym.

Szczególnie wyrazistym przykładem zbyt łagodnej sankcji karnej, nieadekwatnej do społecznej szkodliwości typu czynu jest zagrożenie za spowodowanie w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego wypadku, którego następstwem jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu. Przepis art. 177 § 2 w zw. z art. 178 § 1 k.k. przewiduje aktualnie za taki czyn karę pozbawienia wolności, której dolna granica wynosi 9 miesięcy. Zdaniem projektodawcy jest to kara w rażącym stopniu niewspółmierna do rzeczywistej zawartości kryminalnego bezprawia tego typu czynów. Spostrzeżenie to jest w pełni uprawnione, jeżeli się weźmie pod uwagę orzekane przez sądy kary za przestępstwo spowodowania wypadku ze skutkiem śmiertelnym lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu przez sprawców znajdujących się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub którzy zbiegli z miejsca zdarzenia. W 2015 r. na 112 wyroków skazujących w odniesieniu do tej kategorii sprawców 26 wymierzono w zawieszeniu, w 2014 r. – 38 warunkowych zawieszeń na 151 wyroków; a w 2013 r. – 93 (!) na 252 wyroki (dane Ministerstwa Sprawiedliwości).

Stąd proponuje się wprowadzenie przepisu art. 178 § 1a k.k., który w takich wypadkach ustalałby dolną granicę ustawowego zagrożenia w wysokości 2 lat pozbawienia wolności, co odpowiadałoby stopniowi szkodliwości społecznej tych czynów, zwłaszcza godzeniu w szczególnie cenne dobra prawem chronione, jakimi są życie i zdrowie ludzkie w poważnych rozmiarach. Czyny te spowodowane są zaś przez sprawców, którzy prowadzili pojazd mając świadomość tego, że znajdują się w stanie nietrzeźwości lub odurzenia.

Kolejnym zagadnieniem jest kwestia odpowiedzialności karnej za przestępstwo określone w art. 180a k.k., polegające na prowadzeniu pojazdu mechanicznego na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu, nie stosując się do decyzji właściwego organu o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami. Przestępstwo to zagrożone jest m.in. karą pozbawienia wolności do 2 lat oraz można fakultatywnie orzec środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych (art. 42 § 1 k.k.). Decyzja o cofnięciu uprawnienia zapada często w razie ujawnienia przekroczenia przez kierującego w terenie zabudowanym dopuszczalnej prędkości o ponad 50 km/h. Sprawcy takich czynów w razie prowadzenia pojazdu bez uprawnień są karani jedynie z tego artykułu przewidującego łagodne zagrożenia karne (w praktyce są to kary grzywny), mogą oni również - pomimo wielokrotnego naruszania zakazu przewidzianego w art. 180a k.k. - po upływie okresu zatrzymania odzyskać prawo jazdy, a w razie jego utraty - zdać ponownie egzamin i otrzymać ten dokument. Wynika to z faktu, że w praktyce środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów orzekany jest bardzo rzadko. W 2015 r. spośród prawie 1400 osób skazanych za jazdę bez uprawnień, odebranych decyzją administracyjną, zaledwie wobec 4 orzeczono sądowy zakaz prowadzenia pojazdów (dane Ministerstwa Sprawiedliwości).

Biorąc pod uwagę fakt, że zachowanie sprawcy stanowi niepodporządkowanie się zakazowi wynikającemu z cofnięcia uprawnienia do prowadzenia pojazdu, proponuje się wprowadzenie obowiązku orzekania tego środka karnego w razie skazania za czyn z art. 180a k.k. Wówczas sprawca prowadzący pojazd bez uprawnień odpowiadałby za popełnienie przestępstwa z art. 244 k.k. - niezastosowanie się do sądowego zakazu. Takie rozwiązanie miałoby na celu ukrócenie swoistej bezkarności kierowców niestosujących się do decyzji o cofnięciu uprawnień. Celem zachowania proporcji grożącej sankcji karnej należy też postulować podwyższenie sankcji karnej przewidzianej za przestępstwo z art. 244 k.k., której górna granica aktualnie jest tylko o rok wyższa niż za popełnienie przestępstwa niestosowania się do decyzji właściwego organu o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami. W tym stanie rzeczy zasadne podwyższenie w art. 244 k.k. zagrożenia karnego karą do 5 lat pozbawienia wolności.

Projekt wprowadza również nowy typ czynu zabronionego jako przestępstwo - ucieczkę przed pościgiem prowadzonym przez funkcjonariusza organu uprawnionego do kontroli ruchu drogowego, który znajduje się w pojeździe albo na statku powietrznym i daje przy użyciu sygnałów dźwiękowych i świetlnych polecenie zatrzymania pojazdu. Tego typu

zachowanie stanowi aktualnie wykroczenie, jeżeli sama ucieczka nie naraża konkretnej osoby na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu (art. 160 § 1 k.k.) lub nie spowoduje się jednocześnie wypadku drogowego (art. 177 k.k.). Tymczasem samo podjęcie i kontynuowanie ucieczki stanowi bardzo istotne zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu lądowym dla wszystkich potencjalnych uczestników tego ruchu, nierzadko powodując uszkodzenie mienia, narażenie życia i zdrowia osób postronnych. Jeżeli wskazany skutek nie wystąpił, sprawcy takich, nierzadko prowadzonych na bardzo długim dystansie, ucieczek są w gruncie rzeczy bezkarni. Z tego względu proponuje się spenalizowanie takiego zachowania i wprowadzenie zagrożenia karą do 5 lat pozbawienia wolności oraz obowiązkowym orzeczeniem środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. Natomiast samo niezatrzymanie się do kontroli drogowej nadal stanowić będzie wykroczenie z art. 92 § 2 k.w.

W zakresie unormowań karnoprosesowych należy zwrócić uwagę na to, że przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym są specyficznymi czynami zabronionymi, które z reguły nie są popełniane przez przestępców sprawców typowych czynów kryminalnych – np. kradzieży, rozbojów, pobicí itd. Bardzo często się zatem zdarza, że czyny te popełniają osoby niefigurujące w KRK i mające pozytywną opinię w miejscu zamieszkania, ale które spowodowały już wiele groźnych wykroczeń w ruchu drogowym, np. prowadzenie pojazdu w stanie po użyciu alkoholu, niezatrzymanie się do kontroli drogowej, przekraczanie prędkości, którym były zatrzymywane prawa jazdy i cofane uprawnienia do prowadzenia pojazdów. Sąd orzekając w sprawie karnej z reguły nie ma wiedzy o tych okolicznościach, gdyż według danych uzyskanych z KRK sprawca nie był karany. Nie budzi zaś wątpliwości, że organy procesowe mają do czynienia ze sprawcą niepoprawnym, stwarzającym niebezpieczeństwo w ruchu drogowym, któremu należałoby wymierzyć odpowiednio surową karę. Dlatego należałoby postulować zmianę w art. 213 k.p.k., aby w sprawach o przestępstwa w ruchu lądowym określone w rozdziale XXI Kodeksu karnego uzyskiwać także informacje z centralnej ewidencji kierowców oraz z ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego, prowadzonej przez Policję, dotyczącą oskarżonego. Umożliwi to sądom stosowanie właściwego oddziaływania szczególnieprewencyjnego w stosunku do tej szczególnej kategorii przestępców.

Ponadto proponuje się wprowadzenie do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.) wyraźnego unormowania,

stanowiącego podstawę do poddawania kierujących pojazdami lub innymi osob, w stosunku do których zachodzi uzasadnione podejrzenie, że mogły kierować pojazdem, w toku kontroli drogowej przez uprawniony do kontroli organ badania w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub obecności środka działającego podobnie do alkoholu. W aktualnym stanie prawnym wskazane uprawnienie organów kontroli jest wyinterpretowywane z unormowań Prawa o ruchu drogowym, w szczególności z art. 129 ust. 2 pkt 3, art. 129i i art. 129j. Możliwość dokonywania badań na zawartość alkoholu lub środków działających podobnie do alkoholu w toku kontroli drogowej w istotny sposób przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa na drogach poprzez wyeliminowanie nietrzeźwych i odurzonych kierowców, jest z tego powodu istotnym instrumentem do przeciwdziałania negatywnym zjawiskom na drogach. Biorąc pod uwagę to, że żądanie poddania się takiej kontroli związane jest z ingerencją w prawo do wolności osobistej, niezbędne jest zamieszczenie w ustawie wyraźnego unormowania kompetencyjnego w tym zakresie.

Planuje się, że projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.



<b>Nazwa projektu</b> Projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks wykroczeń oraz niektórych innych ustaw  <b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Sprawiedliwości  <b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b>  <b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Piotr Rogoziński – główny specjalista – sędzieja Wydziału Prawa Karnego, Departament Legislacyjny, tel.: 52-12-321	<b>Data sporządzenia</b> 12.09.2016  <b>Źródło:</b>  <b>Nr w wykazie prac Ministra Sprawiedliwości – A234</b>
---	--

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem projektowanej regulacji jest zwiększenie bezpieczeństwa na drogach, a także zapewnienie możliwości skutecznego i rzeczywistego stosowania przez organy procesowe reakcji karnej w sprawach o wykroczenia, poprzez wydłużenie terminów przedawnienia karalności tych czynów.

Zamierzeniem projektodawcy jest wyeliminowanie ułomności regulacji prawnych w zakresie skuteczności działania organów ścigania i prawidłowości stosowania unormowań prawnokarnych przez sądy. Celowe jest uczynienie postępowania w sprawach o przestępstwa i wykroczenia w ruchu drogowym efektywniejszym, a reakcji karnej odpowiadającej stopniowi społecznej szkodliwości czynu, zawinienia oraz rzeczywistym względem prewencji indywidualnej i generalnej.

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

W opracowanym projekcie ustawy przewiduje się:

#### 1. Wydłużenie okresu przedawnienia karalności wykroczenia.

Przewiduje się wprowadzenie regulacji, zgodnie z którą jeżeli w okresie rocznym wszczęto postępowanie, karalność wykroczenia ustaje z upływem 2 lat od zakończenia tego okresu. W 2015 r. przedawnienie orzekania w sprawach o wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji wystąpiło w 1039 sprawach.

Tab. Przedawnienie orzekania w sprawach o wykroczenia (w tym komunikacyjne) w okresie 2013 r. - I p. 2016 r. (z wyłączeniem kks)

Wyszczególnienie	2013		2014		2015		I p. 2016	
	ogółem	przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji (rozdział XI)	ogółem	przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji (rozdział XI)	ogółem	przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji (rozdział XI)	ogółem	przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji (rozdział XI)
Rozstrzygnięcia - razem *)	472 704	267 921	553 212	324 445	567 262	340 730	255 182	147 897
w tym umorzono postępowanie	9 082	4 881	12 129	7 454	9 907	5 167	4 871	2 610
w tym przedawnienie orzekania	1 136	520	1 729	928	1 876	1 039	866	412

<sup>\*)</sup> w latach 2013-2014 - prawomocne rozstrzygnięcia  
w okresie 2015 - I półrocze 2016 - rozstrzygnięcia sądu pierwszej instancji

2. Wprowadzenie nowego typu czynu zabronionego jako przestępstwo – ucieczkę przed pościgiem prowadzonym przez funkcjonariusza organu uprawnionego do kontroli ruchu drogowego, który znajduje się w pojeździe albo na statku powietrznym i daje przy użyciu sygnałów dźwiękowych i świetlnych polecenie zatrzymania pojazdu. Wskazany czyn zostanie spenalizowany karą pozbawienia wolności do lat 5 oraz obligatoryjnym orzeczeniem zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych.

Tab. Liczba wszczętych postępowań na podstawie wniosków policji z art. 92 Kodeksu wykroczeń.

Rok	Liczba wszczętych postępowań
2013	17377
2014	19709
2015	23320

W latach 2013 r. - 2015 r. obserwowano wzrost liczby wszczętych postępowań na podstawie wniosków policji z art. 92 Kodeksu wykroczeń. Wskazany przepis penalizuje m.in. nie zastosowanie się do sygnału osoby uprawnionej do kontroli ruchu drogowego, nakazującego zatrzymanie pojazdu.

Tab. Liczba odnotowanych w ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego przypadków niezastosowania się, w celu uniknięcia kontroli, do sygnałów osoby uprawnionej do kontroli ruchu drogowego, nakazującego zatrzymanie pojazdu.

Rok	Liczba naruszeń
2013	2 884
2014	2 692
2015	2 625

3. Obligatoryjne orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w przypadku nie stosowania się do decyzji właściwego organu o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami. Zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów zostanie również orzeczony w stosunku do osób skazanych za ucieczkę przed pościgiem prowadzonym przez funkcjonariusza organu uprawnionego do kontroli ruchu drogowego.

Tab. Liczba osób, którym zostały cofnięte uprawnienia do prowadzenia pojazdów.

Rok	Liczba osób
2013	60 195
2014	66 372
2015	64 156

Tab. Liczba osób nie stosujących się do zakazu prowadzenia pojazdów w 2015r.

Liczba prawomocnych skazanych osób dorosłych za prowadzenie w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu pojazdu mechanicznego nie stosując się do decyzji właściwego organu o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami			
<b>1 365</b>			
w tym:			
grzywna samoistna	ograniczenie wolności	pozbawienie wolności	kara mieszana
<b>1 142</b>	<b>175</b>	<b>47</b>	<b>1</b>

4. Podniesienie dolnej granicy kary pozbawienia wolności do 2 lat w stosunku do sprawcy, który spowoduje w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego wypadek, następstwem którego jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu.

Tab. Liczba prawomocnie skazanych osób na karę pozbawienia wolności pozbawienia na podstawie art.178 §1 Kodeksu karnego w zw. z art. 177 § 2 KK.

Rok	Ogółem	Z zawieszeniem	Wymiar kary					
			1 mies.-2 lata		2 lata		2-5 lat	
			Ogółem	Z zawieszeniem	Ogółem	Z zawieszeniem	Ogółem	Z zawieszeniem
<b>2013</b>	252	93	60	40	72	50	92	3
<b>2014</b>	151	38	38	18	35	20	56	-
<b>2015</b>	112	25	22	12	23	11	45	3

W okresie 2013 r. – 2015 r. obserwowano zmniejszającą się sumaryczną liczbę prawomocnie skazanych osób dorosłych na karę pozbawienia na podstawie art.178 § 1 Kodeksu karnego w zw. z art. 177 § 2 KK. Najmniejsza liczba kar pozbawienia wolności w wymiarze od 1 mies. do 2 lat została orzeczona w 2015 r. – w 22 sprawach, jednocześnie w 12 sprawach orzeczono kary w zawieszeniu. Największa liczba kar pozbawienia wolności w wymiarze od 1 mies. do 2 lat została orzeczona w 2013 r. – w 60 sprawach, jednocześnie w 40 sprawach orzeczono kary w zawieszeniu.

5. Podniesienie górnej granicy kary do lat 5 pozbawiania wolności za złamanie orzeczonego przez sąd zakazu prowadzenia pojazdów.

Tab. Prawomocnie skazane osoby dorosłe na karę pozbawienia wolności pozbawienia na podstawie art. 244 Kodeksu karnego

Rok	Ogółem	Z zawieszeniem	Wymiar kary					
			2 lata		2-3 lat		3 lata	
			Ogółem	Z zawieszeniem	Ogółem	Z zawieszeniem	Ogółem	Z zawieszeniem
<b>2013</b>	15202	11829	142	129	3	-	3	3
<b>2014</b>	11302	8863	104	94	1	-	4	2
<b>2015</b>	7868	5851	56	50	1	-	-	-

Należy zwrócić uwagę, że w latach 2013 r. – 2015 r. maksymalny wymiar kary był stosowany w 7 przypadkach (w 5 przypadkach orzeczono kary w zawieszeniu). Wprowadzenie projektowanej regulacji może przyczynić się do przesunięcia środka ciężkości wymiaru stosowanych kar.



pozostałe jednostki (oddzielnie)																				
<b>Saldo ogółem</b>																				
budżet państwa																				
JST																				
pozostałe jednostki (oddzielnie)																				

<b>Źródła finansowania</b>	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>W związku z planowanym wejściem w życie z dniem 1 stycznia 2017 r. nowych przepisów dotyczących CEPiK umożliwiających sądom dostęp do danych zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców oraz centralnej ewidencji kierowców, w której będą gromadzone informacje o naruszeniach przyjęto, że obligatoryjne uzyskanie informacji z wskazanych ewidencji przez sądy orzekające w sprawach o przestępstwa w ruchu drogowym nie powinno generować dodatkowych kosztów.</p> <p>Wejście w życie projektowanej regulacji może przedłożyć się na wzrost wydatków wynikających z potencjalnego wzrostu liczby osadzonych oraz projektowanego wydłużenia okresu kar pozbawienia wolności.</p>

**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	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-	
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-	
Niemierzalne	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Wejście w życie projektowanej ustawy może przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym przedkładając się tym samym na zmniejszenie się liczby wypadków drogowych oraz liczby osób ponoszących szkodę w ich wyniku.</p> <p>W 2015 roku do Policji zgłoszono 32 967 wypadków drogowych mających miejsce na drogach publicznych, w strefach zamieszkania lub strefach ruchu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- w porównaniu z rokiem 2013, kiedy to miało miejsce 35 847 wypadków, liczba ta spadła o 2 880 wypadków (-8,0%),</li> <li>- w porównaniu z 2014 rokiem, w którym zanotowaliśmy 34 970 wypadków, liczba ta spadła o 2 003 wypadki (-5,7%).</li> </ul> <p>W wyniku wypadków drogowych 2 938 osób poniosło śmierć:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- w porównaniu z rokiem 2013, kiedy zginęło 3 357 osób, nastąpił spadek o 419 osób (-12,5%),</li> <li>- w porównaniu z rokiem 2014, w którym śmierć poniosło 3 202 osoby nastąpił spadek</li> </ul>
--	---

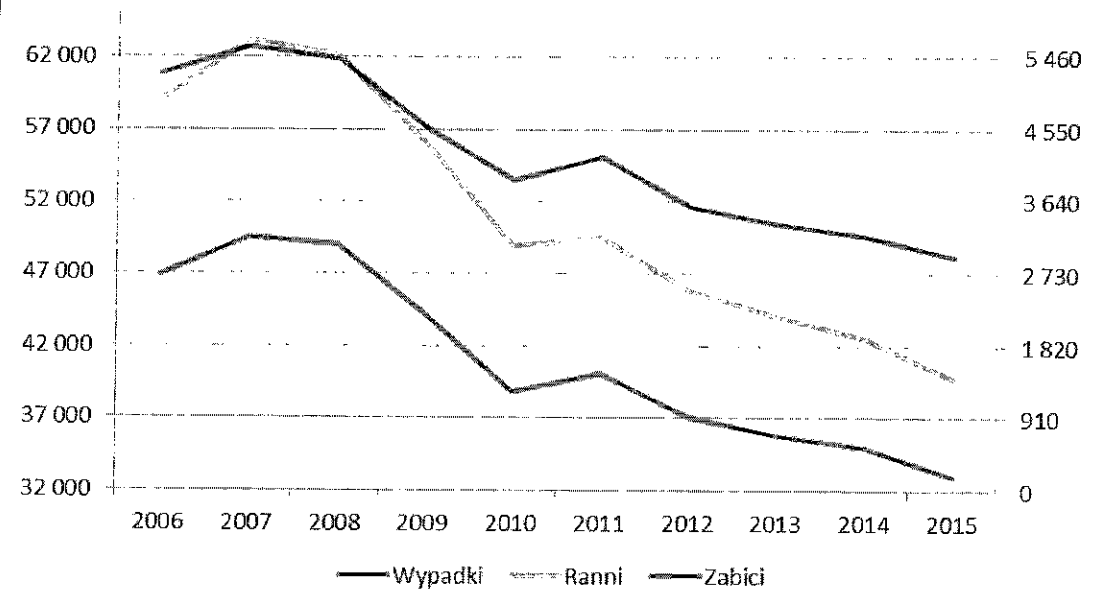
o 264 osoby (-8,2%).

W wypadkach rannych zostało 39 778 osób (w tym ciężko ranni 11 200):

- w porównaniu do 2013 roku, kiedy obrażenia odniosło 44 059 osób, liczba osób rannych zmniejszyła się o 4 281 (-9,7%),

- w porównaniu do roku 2014 kiedy zanotowano 42 545 osób rannych, liczba ta zmniejszyła się o 2 767 osób tj. (-6,5%).

Liczba wypadków drogowych oraz ich skutki w latach 2006- 2015



Źródło: Komenda Główna Policji Biuro Ruchu Drogowego – „Wypadki drogowe w Polsce w 2015 Roku”

Wejście w życie projektowanej regulacji powinno pozytywnie wpłynąć na dalszy spadek liczby wypadków drogowych oraz liczby osób w nich poszkodowanych.

Projektowana zmiana nie będzie oddziaływać na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### 8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak  
 nie  
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów  
 zmniejszenie liczby procedur  
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów  
 zwiększenie liczby procedur  
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczacji.

tak  
 nie  
 nie dotyczy

Komentarz:

### 9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### 10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu.	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Planuje się, że projektowane rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
W ramach badania corocznych sprawozdań statystycznych dotyczących liczby spraw przedawnionych i liczby osób prawomocnie skazanych w sprawach o wykroczenia oraz przestępstwa w ruchu drogowym.		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
1. Wysokość kar przewidzianych za naruszenia przepisów kodeksu drogowego (przestępstwa i wykroczenia) w wybranych krajach Unii Europejskiej		