Od:
Wysłano: 14 września 2026 19:17
Do: kontakt
Temat: Petycja

UWAGA !!! Ta wiadomość została wysłana przez nadawcę spoza sądów i Ministerstwa Sprawiedliwości. Zachowaj ostrożność przy otwieraniu linków i załączników!

PETYCJA „STOP MORDERCOM DROGOWYM"

Adresat: Minister Sprawiedliwości / Senat Rzeczypospolitej Polskiej

Imię i nazwisko:

Miejscowość: Warszawa

Adres do korespondencji: ul

Adres e-mail:

Data: 14.09.2026

Działając w interesie publicznym, na podstawie art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz ustawy z dnia 11 lipca 2014 roku o petycjach, wnoszę o podjęcie inicjatywy ustawodawczej zmierzającej do rzeczywistego zaostrzenia odpowiedzialności sprawców najpoważniejszych przestępstw drogowych.

Domagam się wprowadzenia do Kodeksu karnego:

1. odrębnego przestępstwa zabójstwa drogowego;

2. odrębnego przestępstwa kwalifikowanego narażenia człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo śmierci, określanego społecznie jako „usiłowanie zabójstwa drogowego";

3. obligatoryjnych, a nie jedynie możliwych do zastosowania kar i środków wobec osób prowadzących pojazdy mimo sądowych zakazów, po cofnięciu uprawnień, pod wpływem alkoholu albo środków odurzających;

4. systemu natychmiastowego zabezpieczania i obligatoryjnej konfiskaty pojazdów;

5. rzeczywiście dożywotnich zakazów prowadzenia;

6. obowiązkowej i realnej pomocy finansowej dla ofiar oraz rodzin osób zabitych;

7. systemu zapewniającego organom ścigania i sądom pełną informację o wszystkich zakazach, wcześniejszych skazaniach i równolegle prowadzonych sprawach tego samego kierowcy.

Świadome prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu lub środka odurzającego, mimo sądowego zakazu, podczas niebezpiecznej ucieczki przed policją, nielegalnego wyścigu albo w sposób stwarzający oczywiste zagrożenie dla życia nie jest nieszczęśliwym wypadkiem.

Jest świadomym stworzeniem śmiertelnego zagrożenia dla innych ludzi.

Samochód nie może łagodzić odpowiedzialności za odebranie człowiekowi życia.

I. Zabójstwo drogowe bez konieczności udowodnienia zamiaru zabicia

Domagam się wprowadzenia odrębnego przestępstwa zabójstwa drogowego, którego przypisanie nie wymagałoby udowodnienia, że kierowca chciał zabić człowieka albo godził się na jego śmierć w rozumieniu przepisów o zamiarze ewentualnym.

Odpowiedzialność powinna opierać się na wykazaniu, że sprawca:

1. świadomie podjął decyzję o prowadzeniu pojazdu w jednej z dokładnie określonych, skrajnie niebezpiecznych sytuacji;

2. przewidywał albo mógł przewidzieć możliwość spowodowania śmierci człowieka;

3. w wyniku tego zachowania spowodował śmierć człowieka.

Przestępstwo zabójstwa drogowego powinno obejmować spowodowanie śmierci przez osobę, która prowadziła pojazd:

1. w stanie nietrzeźwości w rozumieniu Kodeksu karnego, czyli gdy zawartość alkoholu przekraczała 0,5 promila we krwi albo 0,25 mg w 1 dm^3 wydychanego powietrza lub prowadziła do stężenia przekraczającego te wartości;

2. pod wpływem środka odurzającego albo innej substancji psychoaktywnej ograniczającej zdolność bezpiecznego prowadzenia;

3. mimo prawomocnego sądowego zakazu prowadzenia pojazdów;

4. mimo administracyjnej decyzji o cofnięciu uprawnień, jeżeli była wcześniej prawomocnie ukarana lub skazana za prowadzenie po cofnięciu uprawnień;

5. podczas niebezpiecznej ucieczki przed policją;

6. w ramach nielegalnego wyścigu;

7. w warunkach skrajnie niebezpiecznej jazdy, polegającej na rażącym przekroczeniu prędkości, rażącym naruszeniu co najmniej jednej innej zasady bezpieczeństwa oraz stworzeniu bezpośredniego zagrożenia dla życia lub zdrowia człowieka.

Za zabójstwo drogowe powinna grozić kara:

pozbawienia wolności na czas nie krótszy niż 5 lat albo kara dożywotniego pozbawienia wolności.

Jest to sankcja odpowiadająca wysokością karze przewidzianej w art. 156 § 3 Kodeksu karnego za sytuację, w której sprawca umyślnie powoduje ciężki uszczerbek na zdrowiu, a następstwem jego czynu jest śmierć człowieka.

Proponowane zabójstwo drogowe miałoby odmienną konstrukcję prawną: nie wymagałoby udowodnienia zamiaru spowodowania ciężkiego uszczerbku ani zamiaru zabicia, lecz świadomego podjęcia zachowania niosącego oczywiste i skrajne ryzyko śmierci oraz spowodowania przewidywalnego skutku śmiertelnego.

Stan po użyciu alkoholu, ale jeszcze nie stan nietrzeźwości, powinien stanowić okoliczność obciążającą, jeżeli miał wpływ na popełnienie czynu, lecz nie powinien samodzielnie powodować zastosowania przepisów o zabójstwie drogowym.

II. Zabójstwo drogowe popełnione z zamiarem ewentualnym

Jeżeli okoliczności wskazują, że kierowca przewidywał możliwość zabicia człowieka i godził się z nią, powinien odpowiadać tak jak sprawca zabójstwa określonego w art. 148 § 1 Kodeksu karnego.

Dotyczy to w szczególności przypadków, w których sprawca:

– przez dłuższy czas kontynuował skrajnie niebezpieczną jazdę mimo oczywistego zagrożenia;

– kierował pojazd bezpośrednio w stronę człowieka, grupy ludzi albo innych pojazdów;

– świadomie kontynuował jazdę pod prąd;

– podczas ucieczki przed policją wielokrotnie zmuszał pieszych lub innych kierowców do podejmowania działań w celu ratowania życia;

– podejmował kolejne niebezpieczne manewry mimo kolizji, potrącenia albo innych wyraźnych sygnałów świadczących o bezpośrednim zagrożeniu ludzi.

W takich przypadkach kara powinna wynosić:

od 10 lat pozbawienia wolności do dożywotniego pozbawienia wolności, analogicznie do art. 148 § 1 Kodeksu karnego.

Zamiaru ewentualnego nie należy automatycznie przypisywać każdemu sprawcy przestępstwa drogowego. Powinien być ustalany na podstawie całokształtu zachowania kierowcy.

Brak możliwości udowodnienia zamiaru ewentualnego nie powinien jednak wykluczać odpowiedzialności za podstawowy typ zabójstwa drogowego zagrożony karą od 5 lat do dożywotniego pozbawienia wolności.

III. Zabójstwo drogowe wielu osób i inne typy kwalifikowane

Jeżeli sprawca jednym czynem spowodował śmierć co najmniej dwóch osób, powinien podlegać karze:

od 15 lat pozbawienia wolności do dożywotniego pozbawienia wolności.

Ze względu na liczbę odebranych istnień oraz świadome podjęcie skrajnego ryzyka sankcja powinna odpowiadać wysokością karze przewidzianej w art. 148 § 3 Kodeksu karnego, mimo odmiennej konstrukcji strony podmiotowej obu przestępstw.

Jeżeli sprawca zabił jedną osobę i jednocześnie spowodował ciężki uszczerbek na zdrowiu co najmniej jednej kolejnej osoby, powinien podlegać karze:

od 10 lat pozbawienia wolności do dożywotniego pozbawienia wolności.

Dolna granica kary za zabójstwo drogowe jednej osoby powinna zostać podwyższona z 5 do 10 lat również wtedy, gdy:

1. sprawca uciekł z miejsca zdarzenia;

2. sprawca nie udzielił pomocy, mimo że mógł jej udzielić bez narażenia siebie albo innego człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu;

3. sprawca był wcześniej prawomocnie skazany za prowadzenie w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego, złamanie sądowego zakazu, niebezpieczną ucieczkę przed policją, udział w nielegalnym wyścigu, skrajnie niebezpieczną jazdę albo spowodowanie śmierci lub ciężkiego uszczerbku w takich warunkach;

4. sprawcę obejmował więcej niż jeden sądowy zakaz prowadzenia;

5. sprawca jednocześnie spełniał co najmniej dwie przesłanki zabójstwa drogowego, na przykład prowadził w stanie nietrzeźwości i mimo sądowego zakazu.

Za ucieczkę nie powinno być uznawane oddalenie się wyłącznie w celu natychmiastowego wezwania pomocy, jeżeli nie istniał inny sposób jej wezwania, a sprawca niezwłocznie wrócił na miejsce zdarzenia.

IV. „Usiłowanie zabójstwa drogowego" – odpowiedzialność mimo braku ofiary

Określenie „usiłowanie zabójstwa drogowego" stanowi społeczną nazwę proponowanego przestępstwa. Jego ustawowa konstrukcja powinna stanowić odrębny kwalifikowany typ narażenia człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo śmierci.

Pozwoli to zachować jednoznaczny społeczny przekaz, a jednocześnie uniknąć sprzeczności z klasyczną konstrukcją usiłowania, która wymaga zamiaru popełnienia przestępstwa.

Brak ofiary często nie wynika z decyzji sprawcy, ale wyłącznie ze szczęścia, refleksu innych uczestników ruchu albo przypadkowej nieobecności człowieka na torze jazdy pojazdu.

Proponowane przestępstwo powinno zachodzić, jeżeli kierowca:

1. znajdował się w stanie nietrzeźwości;

2. znajdował się pod wpływem środka odurzającego albo innej substancji psychoaktywnej ograniczającej zdolność bezpiecznego prowadzenia;

3. prowadził mimo prawomocnego sądowego zakazu;

4. ponownie prowadził mimo administracyjnego cofnięcia uprawnień;

5. uczestniczył w nielegalnym wyścigu;

6. kontynuował niebezpieczną ucieczkę przed policją;

7. prowadził w warunkach skrajnie niebezpiecznej jazdy;

8. działał w warunkach drogowej recydywy;

oraz jednocześnie swoim sposobem prowadzenia stworzył bezpośrednie i rzeczywiste zagrożenie śmiercią konkretnego człowieka albo możliwej do ustalenia grupy ludzi.

Do skazania nie powinno być konieczne udowodnienie, że sprawca chciał zabić. Konieczne powinno być natomiast udowodnienie, że świadomie zdecydował się prowadzić w jednym z warunków określonych w ustawie oraz stworzył bezpośrednie, a nie wyłącznie abstrakcyjne zagrożenie życia.

Za taki czyn powinna grozić kara:

od 2 do 15 lat pozbawienia wolności.

Proponowana sankcja odpowiada wysokością karze przewidzianej w art. 148 § 5 Kodeksu karnego za przygotowanie do zabójstwa, chociaż proponowany czyn miałby odmienną konstrukcję i opierałby się na świadomym stworzeniu bezpośredniego zagrożenia, a nie na zamiarze zabicia.

Jeżeli zostanie udowodnione, że kierowca przewidywał możliwość zabicia człowieka i godził się z nią, czyn powinien być kwalifikowany jako usiłowanie zabójstwa na zasadach ogólnych.

V. Spowodowanie ciężkiego uszczerbku na zdrowiu

Spowodowanie ciężkiego uszczerbku na zdrowiu w warunkach zabójstwa drogowego powinno podlegać karze:

od 3 do 20 lat pozbawienia wolności, analogicznie do art. 156 § 1 Kodeksu karnego.

Dotyczy to w szczególności:

– utraty wzroku, słuchu, mowy lub zdolności płodzenia;

– innego ciężkiego kalectwa;

– ciężkiej choroby nieuleczalnej lub długotrwałej;

– choroby realnie zagrażającej życiu;

– trwałej choroby psychicznej;

– całkowitej albo znacznej trwałej niezdolności do pracy;

– trwałego i istotnego zeszpecenia albo zniekształcenia ciała.

Jeżeli sprawca po spowodowaniu ciężkiego uszczerbku uciekł, nie udzielił pomocy, działał w warunkach recydywy albo jednocześnie spełniał co najmniej dwie przesłanki skrajnie niebezpiecznej jazdy, dolna granica kary powinna zostać podwyższona do 5 lat, przy pozostawieniu górnej granicy 20 lat.

Jeżeli osoba poszkodowana umrze wskutek odniesionych obrażeń, czyn powinien zostać zakwalifikowany jako zabójstwo drogowe niezależnie od tego, czy śmierć nastąpiła na miejscu zdarzenia, czy później, pod warunkiem wykazania związku przyczynowego pomiędzy obrażeniami a śmiercią.

VI. Bezwzględne więzienie za złamanie sądowego zakazu

Prawomocny sądowy zakaz prowadzenia jest wyrokiem sądu, a nie ostrzeżeniem. Nakładanie kolejnego zakazu na osobę, która już wykazała, że zakazu nie przestrzega, nie stanowi skutecznej ochrony społeczeństwa.

Domagam się, aby:

1. pierwsze prowadzenie pojazdu mimo prawomocnego sądowego zakazu podlegało karze od 6 miesięcy do 5 lat bezwzględnego pozbawienia wolności;

2. ponowne prowadzenie mimo zakazu podlegało karze od 2 do 10 lat pozbawienia wolności;

3. wobec sprawcy nie można było zastosować warunkowego umorzenia postępowania;

4. kary nie można było zastąpić grzywną ani karą ograniczenia wolności;

5. wykonania kary nie można było warunkowo zawiesić;

6. kara nie mogła być wykonywana w systemie dozoru elektronicznego;

7. jedynym wyjątkiem był prawnie stwierdzony stan wyższej konieczności, w szczególności działanie w celu ratowania życia człowieka, gdy uzyskanie pomocy w inny sposób nie było możliwe.

Każde złamanie sądowego zakazu prowadzenia powinno skutkować obligatoryjnym dożywotnim zakazem prowadzenia wszystkich pojazdów mechanicznych.

VII. Jazda po cofnięciu, zatrzymaniu albo bez uzyskania uprawnień

Domagam się zaostrzenia odpowiedzialności również wobec osoby, która:

1. prowadzi mimo administracyjnej decyzji o cofnięciu uprawnień;

2. ponownie prowadzi pojazd, mimo że nigdy nie uzyskała wymaganych uprawnień;

3. prowadzi mimo prawnie skutecznego zatrzymania prawa jazdy;

4. prowadzi mimo obowiązującego w Polsce zakazu albo cofnięcia uprawnień, posługując się dokumentem zagranicznym, nieważnym, podrobionym lub stwierdzającym uprawnienia, które nie są uznawane na terytorium Polski.

Pierwsze prowadzenie mimo administracyjnego cofnięcia uprawnień powinno podlegać karze od 3 miesięcy do 3 lat pozbawienia wolności.

Ponowne prowadzenie mimo cofnięcia uprawnień albo powtórne prowadzenie bez ich uzyskania powinno podlegać karze od roku do 5 lat bezwzględnego pozbawienia wolności, bez możliwości warunkowego zawieszenia wykonania kary.

Posługiwanie się podrobionym lub przerobionym dokumentem powinno dodatkowo podlegać odpowiedzialności przewidzianej za przestępstwa przeciwko wiarygodności dokumentów.

Jeżeli sprawca spowodował śmierć albo ciężki uszczerbek na zdrowiu, powinny mieć zastosowanie przepisy o zabójstwie drogowym albo drogowym spowodowaniu ciężkiego uszczerbku.

VIII. Rzeczywiście dożywotni zakaz prowadzenia

Obecnie art. 84 § 2a Kodeksu karnego pozwala sądowi uznać dożywotni środek karny za wykonany po 15 latach.

Oznacza to, że dożywotni zakaz prowadzenia nie zawsze jest rzeczywiście dożywotni.

Domagam się wyłączenia możliwości zastosowania art. 84 § 2a wobec osób skazanych za:

– zabójstwo drogowe;

– spowodowanie ciężkiego uszczerbku w warunkach zabójstwa drogowego;

– ponowne złamanie sądowego zakazu;

– kwalifikowane narażenie człowieka na śmierć;

– prowadzenie w warunkach drogowej recydywy.

Zakaz powinien obejmować wszystkie pojazdy mechaniczne i nie powinien podlegać skróceniu ani zastąpieniu możliwością prowadzenia pojazdu wyposażonego w blokadę alkoholową.

IX. Obligatoryjne zabezpieczenie i konfiskata pojazdu

Domagam się, aby pojazd był tymczasowo zabezpieczany natychmiast po zatrzymaniu kierowcy podejrzanego o:

– prowadzenie w stanie nietrzeźwości;

– prowadzenie pod wpływem środka odurzającego;

– prowadzenie mimo sądowego zakazu;

– ponowne prowadzenie po cofnięciu uprawnień;

– kwalifikowane narażenie człowieka na śmierć;

– zabójstwo drogowe;

– spowodowanie ciężkiego uszczerbku w warunkach skrajnie niebezpiecznej jazdy.

Tymczasowe zajęcie pojazdu powinno podlegać niezwłocznej kontroli prokuratora, a następnie sądu. Właścicielowi pojazdu niebędącemu sprawcą powinno przysługiwać prawo do złożenia zażalenia oraz żądania niezwłocznego zwrotu pojazdu, jeżeli nie zachodzą podstawy do dalszego zabezpieczenia.

Jeżeli pojazd stanowi wyłączną własność sprawcy, po prawomocnym skazaniu powinien podlegać obligatoryjnemu przepadkowi na rzecz Skarbu Państwa. Sąd nie powinien jedynie „móc" orzec przepadku.

Jeżeli pojazd nie stanowi własności sprawcy:

1. właścicielowi, który nie wiedział i nie mógł wiedzieć o jego bezprawnym użyciu, należy zwrócić pojazd;

2. wobec sprawcy należy obligatoryjnie orzec nawiązkę na rzecz Skarbu Państwa odpowiadającą wartości pojazdu;

3. jeżeli właściciel świadomie udostępnił pojazd osobie nietrzeźwej, odurzonej, pozbawionej uprawnień albo objętej sądowym zakazem, powinien odpowiadać na podstawie zaostrzonego przepisu o świadomym dopuszczeniu takiej osoby do prowadzenia;

4. pracodawca lub inny właściciel pojazdu służbowego nie powinien ponosić odpowiedzialności, jeżeli nie wiedział i przy zachowaniu należytej staranności nie mógł wiedzieć o stanie kierowcy albo obowiązującym go zakazie.

X. Spożycie alkoholu lub zażycie środka odurzającego po zdarzeniu

Spożycie alkoholu, zażycie środka odurzającego albo innej substancji psychoaktywnej po zdarzeniu stanowiącym podstawę postępowania o przestępstwo drogowe, a przed poddaniem sprawcy badaniu przez uprawniony organ, powinno powodować zastosowanie takich samych zasad obostrzenia kary jak prowadzenie w stanie nietrzeźwości albo pod wpływem środka odurzającego.

Takie zachowanie nie może umożliwiać uniknięcia odpowiedzialności za zabójstwo drogowe, ciężki uszczerbek albo kwalifikowane narażenie człowieka na śmierć.

Odmowa badania nie powinna automatycznie tworzyć domniemania nietrzeźwości, lecz powinna prowadzić do niezwłocznego zastosowania przewidzianych prawem metod ustalenia stanu kierowcy, w szczególności pobrania krwi na zasadach określonych w ustawie.

XI. Niebezpieczna ucieczka przed policją

Samo niezatrzymanie się do kontroli powinno pozostać odrębnym przestępstwem. Surowsze przepisy powinny obejmować kierowcę, który podczas kontynuowania ucieczki:

– rażąco przekracza prędkość;

– jedzie pod prąd;

– przejeżdża przez przejścia dla pieszych lub skrzyżowania mimo czerwonego światła albo innego zakazu;

– spycha inne pojazdy z drogi;

– wjeżdża na chodnik lub drogę dla rowerów;

– zmusza pieszych albo innych kierowców do podejmowania działań w celu ratowania życia lub zdrowia.

Jeżeli takie zachowanie stworzyło bezpośrednie zagrożenie śmiercią konkretnego człowieka albo możliwej do ustalenia grupy ludzi, powinno stanowić kwalifikowane narażenie na śmierć.

Jeżeli doprowadziło do śmierci, powinno stanowić zabójstwo drogowe.

XII. Skrajnie niebezpieczna jazda i rażące przekroczenie prędkości

Za skrajnie niebezpieczną jazdę należy uznać prowadzenie pojazdu, jeżeli zostały spełnione łącznie trzy warunki:

1. kierowca rażąco przekroczył dopuszczalną prędkość;

2. rażąco naruszył co najmniej jedną inną zasadę bezpieczeństwa w ruchu;

3. stworzył bezpośrednie zagrożenie utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu konkretnego człowieka lub możliwej do ustalenia grupy ludzi.

Za rażące przekroczenie prędkości należy uznać:

1. przekroczenie dopuszczalnej prędkości o co najmniej 50 km/h w obszarze zabudowanym;

2. prowadzenie z prędkością co najmniej dwukrotnie wyższą od dopuszczalnej na drodze innej niż autostrada albo droga ekspresowa;

3. przekroczenie dopuszczalnej prędkości o co najmniej 50% na autostradzie albo drodze ekspresowej;

4. przekroczenie dopuszczalnej prędkości o co najmniej 30 km/h w strefie zamieszkania.

Samo przekroczenie jednego z progów prędkości, bez rażącego naruszenia innej zasady bezpieczeństwa i bez stworzenia bezpośredniego zagrożenia człowiekowi, nie powinno automatycznie stanowić zabójstwa drogowego ani kwalifikowanego narażenia na śmierć.

XIII. Obowiązkowa pomoc finansowa dla ofiar

Kara dla sprawcy nie przywróci zdrowia ani życia ofiary. Państwo powinno zapewnić poszkodowanym i rodzinom osób zabitych natychmiastową pomoc, bez konieczności wieloletniego oczekiwania na wyegzekwowanie pieniędzy od skazanego.

Domagam się:

1. obligatoryjnego obowiązku naprawienia pełnej szkody;

2. obligatoryjnego zadośćuczynienia za doznaną krzywdę;

3. obligatoryjnej renty dla osoby, która wskutek przestępstwa utraciła zdolność pracy albo samodzielnego funkcjonowania;

4. obligatoryjnego zadośćuczynienia dla osób najbliższych ofiary śmiertelnej;

5. podniesienia minimalnej nawiązki za spowodowanie śmierci albo ciężkiego uszczerbku do 100 000 złotych na rzecz każdego bezpośrednio pokrzywdzonego, a w przypadku śmierci — na rzecz każdej osoby najbliższej, której sytuacja życiowa wskutek śmierci ofiary uległa znacznemu pogorszeniu;

6. stworzenia mechanizmu niezwłocznej wypłaty świadczeń z Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej, z późniejszym dochodzeniem wypłaconych kwot przez państwo od sprawcy.

Świadczenia te nie powinny wyłączać możliwości dochodzenia wyższego odszkodowania, zadośćuczynienia lub renty odpowiedniej do rzeczywistego rozmiaru szkody i krzywdy.

XIV. Pełna informacja o zakazach, skazaniach i równoległych postępowaniach

W sprawach dotyczących drogowych recydywistów organy państwa powinny obowiązkowo ustalać pełną historię sprawcy, zamiast traktować każde kolejne postępowanie jako odrębny, pojedynczy incydent.

Domagam się:

1. obowiązkowego sprawdzania przez policję, prokuraturę i sąd wszystkich aktualnych i wcześniejszych zakazów prowadzenia, decyzji o cofnięciu uprawnień, skazań oraz toczących się postępowań dotyczących tego samego kierowcy;

2. niezwłocznego przekazywania informacji między policją, prokuraturą, sądami, organami administracyjnymi i Centralną Ewidencją Kierowców;

3. obowiązkowego odnotowywania informacji o zatrzymaniu za prowadzenie mimo zakazu albo cofnięcia uprawnień w systemie dostępnym właściwym organom na terenie całego kraju;

4. łącznej oceny wszystkich równolegle prowadzonych spraw przy podejmowaniu decyzji o środkach zapobiegawczych, karze i zabezpieczeniu pojazdu;

5. obowiązkowego udziału prokuratora w rozprawach dotyczących wielokrotnego łamania zakazów i drogowej recydywy;

6. obowiązku sporządzenia pisemnego uzasadnienia decyzji o niezaskarżeniu wyroku rażąco łagodnego albo nieuwzględniającego pełnej historii sprawcy oraz poddania tej decyzji kontroli prokuratora przełożonego;

7. monitorowania wykonania orzeczonych kar, zakazów, przepadków i świadczeń na rzecz pokrzywdzonych.

XV. Przepisy wymagające zmiany

Realizacja petycji wymaga w szczególności zmiany lub uzupełnienia:

– art. 42 Kodeksu karnego — zakazy prowadzenia pojazdów;

– art. 44b — przepadek pojazdu;

– art. 47 — nawiązka na rzecz pokrzywdzonych i ich najbliższych;

– art. 69 — warunkowe zawieszenie wykonania kary;

– art. 84 § 2a — możliwość uznania dożywotniego zakazu za wykonany;

– art. 177–178d — przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji;

– art. 180a — prowadzenie po cofnięciu uprawnień;

– art. 244 — niestosowanie się do orzeczenia sądu;

– przepisów Kodeksu wykroczeń dotyczących prowadzenia bez wymaganych uprawnień i dopuszczenia do prowadzenia osoby nieuprawnionej, nietrzeźwej lub odurzonej;

– odpowiednich przepisów Kodeksu postępowania karnego dotyczących tymczasowego zajęcia pojazdu;

– przepisów regulujących Centralną Ewidencję Kierowców i wymianę informacji między organami;

– przepisów regulujących pomoc z Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej.

XVI. Uzasadnienie

Obecne przepisy nadal pozwalają określać śmierć spowodowaną przez pijanego, odurzonego, skrajnie niebezpiecznego albo objętego zakazem kierowcę przede wszystkim jako następstwo „wypadku".

Tymczasem wypicie alkoholu, zażycie środka odurzającego, zignorowanie prawomocnego wyroku sądu, rozpoczęcie nielegalnego wyścigu, niebezpieczna ucieczka przed policją albo jazda z rażąco nadmierną prędkością są świadomymi decyzjami. Sprawca zna możliwe konsekwencje, a mimo to dobrowolnie tworzy śmiertelne zagrożenie dla przypadkowych osób.

Polskie prawo przewiduje karę od 10 lat do dożywotniego pozbawienia wolności za zabójstwo. Przewiduje również karę od 5 lat do dożywotniego pozbawienia wolności, jeżeli następstwem umyślnego spowodowania ciężkiego uszczerbku jest śmierć człowieka.

Jednocześnie sprawca wypadku śmiertelnego znajdujący się pod wpływem alkoholu lub środka odurzającego, uciekający z miejsca zdarzenia albo spożywający alkohol lub zażywający środek odurzający po zdarzeniu, lecz przed badaniem, podlega obecnie karze od 5 do 20 lat. W ramach przepisów dotyczących wypadków drogowych kara dożywotniego pozbawienia wolności nie jest dostępna.

Po zmianach obowiązujących od 29 stycznia 2026 roku kierowca, który na trzeźwo spowoduje śmierć albo ciężki uszczerbek na zdrowiu, uczestnicząc w nielegalnym wyścigu, prowadząc w warunkach skrajnie niebezpiecznej jazdy albo mimo sądowego zakazu, podlega na podstawie art. 177 § 2a Kodeksu karnego karze od roku do 10 lat pozbawienia wolności.

Oznacza to, że dolna granica kary za świadome złamanie sądowego zakazu i spowodowanie śmierci człowieka może wynosić zaledwie rok.

Prawo dopuszcza dożywotnie pozbawienie wolności wobec sprawcy, który zamierzał ciężko zranić człowieka, lecz nie zamierzał go zabić, a jednocześnie wyklucza taką karę wobec kierowcy, który świadomie stworzył śmiertelne zagrożenie i zabił człowieka.

Obecne przepisy przewidują również karę od 2 do 15 lat już za przygotowanie do zabójstwa. Jednocześnie kierowca, który po alkoholu, pod wpływem środka odurzającego albo mimo sądowego zakazu stwarza bezpośrednie zagrożenie śmiercią konkretnego człowieka, może odpowiadać na podstawie znacznie łagodniejszych przepisów, jeżeli dzięki przypadkowi albo reakcji potencjalnej ofiary nie dochodzi do potrącenia.

Nie postuluję zrównania z zabójstwem każdego tragicznego wypadku spowodowanego chwilową nieuwagą, błędną oceną sytuacji albo nieumyślnym naruszeniem zasad ruchu.

Postuluję odróżnienie takich zdarzeń od sytuacji, w których sprawca świadomie stworzył oczywiste i skrajne zagrożenie, prowadząc po alkoholu, pod wpływem środka odurzającego, mimo zakazu, podczas niebezpiecznej ucieczki, nielegalnego wyścigu albo w inny rażąco niebezpieczny sposób.

Prawo musi odróżniać błąd od świadomego narażenia ludzi na śmierć.

Kolejny zakaz nie powstrzyma osoby, która już udowodniła, że zakazów nie przestrzega. Fakultatywna konfiskata nie odstraszy sprawcy, jeżeli może liczyć na to, że sąd jej nie

orzeknie. Kara, którą można zawiesić albo zastąpić karą wolnościową, nie stanowi bezwzględnej reakcji na świadome złamanie prawomocnego wyroku.

Dlatego nie wystarczy, aby sąd „mógł" orzec surową karę, konfiskatę samochodu albo dożywotni zakaz. W najpoważniejszych, dokładnie określonych przypadkach prawo powinno nakazywać zastosowanie tych sankcji.

Życie człowieka zabitego na drodze nie jest warte mniej niż życie człowieka zabitego w jakimkolwiek innym miejscu.

Wnoszę o podjęcie prac legislacyjnych nad przedstawionymi zmianami oraz o udzielenie merytorycznej odpowiedzi na każdy z postulatów zawartych w niniejszej petycji.

14.09.2026