

Miesięcznik **Ubezpieczeniowy**

ISSN 1732-2413 • WSZYSTKO, CO TRZEBA WIEDZIEĆ O RYNKU UBEZPIECZEŃ • TOM 20 I NUMER 2 I LUTY 2023 • 3 LUTEGO 2023



© congerdesign/pixabay.com

W N U M E R Z E :

Fuzje i przejęcia

Paweł Kacprzyk o wyzwaniach/Matthias Baltin o integracji

Ubezpieczenia komunikacyjne/Innowacje technologii/ASEC o aktuariacie



MARIUSZ ŻURAWSKI
manager Biuro Ubezpieczeń Klientów
Strategicznego EIB, radca prawny.

Przepadek będzie zależał od przypadku?

Przepadek pojazdów wobec nietrzeźwych kierowców jest zdecydowanie jednym z najbardziej nośnych zagadnień, jakie w ostatnim czasie były dyskutowane. Mam jednak wrażenie, że w natłoku ostatnich zdarzeń (gospodarczych, politycznych, społecznych) fakt przyjęcia i wejścia w życie przepisów regulujących to zagadnienie nie został odnotowany z atencją, z jaką powinien się spotkać. – **MARIUSZ ŻURAWSKI**

Chciałbym zatem omówić wprowadzone regulacje ze szczególnym uwzględnieniem luk i braku precyzji poszczególnych zapisów. Ma to swój cel. Omawiane przepisy zostały wprowadzone 13 grudnia 2022 r. i zaczną obowiązywać po 12 miesiącach od tej daty. W tym czasie możliwe jest dokonanie modyfikacji wprowadzonych regulacji. Mam nadzieję, że i ten materiał będzie jednym z wielu głosów, składających się na chór namawiający do działań w tym kierunku. Istotą regulacji bowiem jest takie oddziaływanie na potencjalnych nietrzeźwych kierowców,

aby nie podejmowali ryzyka prowadzenia pojazdów i cel ten jak najbardziej powinien zostać zachowany. Widzę jednak pole do modyfikacji zapisów mających pozwolić osiągnąć cel wobec niego nadrzędny – zwiększenie bezpieczeństwa na polskich drogach.

PODSTAWA PRAWNA

Na wstępie wskazuję przepisy odnoszące się do tej materii – znakomicie ułatwi nam to dalszą ich analizę.

Podstawową normę wprowadza przepis:

Art. 44b k.k.

- § 1. W wypadkach wskazanych w ustawie sąd orzeka przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym.
- § 2. Jeżeli orzeczenie przepadku pojazdu mechanicznego z uwagi na jego zbycie, utratę, zniszczenie lub znaczne uszkodzenie jest niemożliwe lub niecelowe, albo jeżeli pojazd w czasie popełnienia przestępstwa nie stanowił wyłącznej własności sprawcy, zamiast przepadku pojazdu mechanicznego orzeka się przepadek równowartości pojazdu. Za równowartość pojazdu uznaje się wartość pojazdu określoną w polisie ubezpieczeniowej na rok, w którym popełniono przestępstwo, a w razie braku polisy – średnią wartość rynkową pojazdu odpowiadającego, przy uwzględnieniu marki, modelu, roku produkcji, typu nadwozia, rodzaju napędu i silnika, pojemności lub mocy silnika oraz przybliżonego przebiegu, pojazdowi prowadzonemu przez sprawcę, ustaloną na podstawie dostępnych danych, bez powoływania w tym celu biegłego.
- § 3. Przepadku pojazdu mechanicznego oraz przepadku równowartości pojazdu określonego w § 2 nie orzeka się, jeżeli sprawca prowadził niestanowiący jego własności pojazd mechaniczny, wykonując czynności zawodowe lub służbowe polegające na prowadzeniu pojazdu na rzecz pracodawcy. W takim wypadku sąd orzeka nawiązkę w wysokości co najmniej 5000 złotych na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej.
- § 4. Jeżeli ustalenie średniej wartości rynkowej pojazdu mechanicznego odpowiadającego pojazdowi prowadzonemu przez sprawcę w sposób określony w § 2 nie jest możliwe ze względu na szczególne cechy tego pojazdu, zasięga się opinii biegłego.

Zastosowanie przepadku przewiduje art. 178 k.k., który wskazuje zasady orzekania kary w przypadku doprowadzenia do wypadku, katastrofy (lub ryzyka jej wystąpienia) w ruchu lądowym wobec sprawcy, który pozostawał w stanie nietrzeźwości.

Kolejnym przepisem przywołującym omawianą sankcję jest art. 178a k.k., który penalizuje prowadzenie pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym (...) w stanie nietrzeźwości – przy czym w tym wypadku (gdy sprawca nie spowodował wypadku lub katastrofy w ruchu lądowym) podwyższony został poziom alkoholu, jaki spowoduje zastosowanie przepisów o przepadku.

Podstawowym warunkiem zastosowania przepisów o przepadku jest fakt pozostawiania kierowcy pod wpływem alkoholu lub pod wpływem środka odurzającego. W tym miejscu, w odniesieniu do alkoholu, trzeba rozróżnić dwie sytuacje.

Pierwsza związana jest z wypadkiem lub katastrofą w ruchu lądowym – w tym zakresie by zastosować przepisy o przepadku kierowca musi pozostawać w stanie nietrzeźwości (tj. zgodnie z art. 115 §16 k.k. gdy zawartość alkoholu we krwi przekracza **0,5 promila**).

Szczególną sytuacją związaną ze spowodowaniem wypadku/katastrofy jest ta związana z ucieczką z miejsca zdarzenia. Sama ucieczka bowiem jest wystarczającą przesłanką do zastosowania przepisów o przepadku.

Co ważne regulacje nie wprowadzają domniemania pozostawania w stanie nietrzeźwości – domniemania, które można byłoby próbować obalić.

Podobną sytuacją powodującą orzeczenie przepadku jest spożycie alkoholu lub zażycie środków odurzających po zdarzeniu drogowym, a przed przeprowadzeniem badania trzeźwości/obecności środków odurzających. Również w tym przypadku zastosowanie będzie miała instytucja przepadku pojazdów.

Drugi rodzaj przestępstwa prowadzący do przepadku pojazdu dotyczy faktu prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości ze stężeniem alkoholu równym lub wyższym niż 1,5 promila.

Podobnego rozróżnienia (związanego z poziomem odurzenia) nie stosuje się do pozostawiania pod wpływem środka odurzającego. W tym przypadku zarówno spowodowanie wypadku, jak i samo prowadzenie pojazdu będzie skutkowało przepadkiem.

Co ważne, w zakresie zastosowania omawianego rozwiązania ustawodawca nie przewidział żadnego miejsca na uznanie sędziowskie i w sytuacji ustalenia przez organy ścigania powyżej wskazanych przesłanek, sąd musi przepadek orzec. Może mieć to swoje znaczenie np. gdy na sprawcę wypadku zostanie nałożony obowiązek zapłaty nawiazki – zmniejszenie jego majątku o wartość samochodu z pewnością nie zwiększy pewności pokrzywdzonego w zakresie otrzymania zasądzonej kwoty.

NA KŁOPOTY...

Jak widzimy przepisy są drażliwe, więc – znając naszą narodową fantazję – można spodziewać się podejmowania działań „zaradczych”.

Pierwszym z nich jest zablokowanie możliwości dokonania przepadku pojazdu „w naturze”.

Możliwe jest to w przypadku użytkowania pojazdu będącego współwłasnością kilku osób. Ciekawe, ilu spośród kierowców przypomni sobie, że samochód kupiło w trakcie trwania małżeństwa, że środki pochodzących z wynagrodzenia za pracę, a tylko przez roztargnienie nie „dopisało” małżonki/małżonka jako współwłaściciela w dowodzie rejestracyjnym?

Sprawności funkcjonowania sądów z pewnością nie poprawia sprawy, których celem będzie wykazanie nieprawidłowości w ustaleniach faktycznych (w zakresie własności) prowadzących do zatrzymania pojazdu przez Policję, który miałby być przedmiotem przepadku.

Gdy zablokowana będzie już możliwość dokonania bezpośredniej konfiskaty samochodu, można spodziewać się działań zmierzających do obniżenia kwoty, jaką złapany kierowca będzie musiał wpłacić jako ekwiwalent przepadku.

W tym względzie art. 44b wprowadza następującą gradację. Najpierw, jako równowartość pojazdu powinno się przyjąć wartość wskazaną na polisie (zakładam, że AC) jako suma ubezpieczenia na rok (zakładam, że polisowy), w którym popełniono przestępstwo. W tym momencie można postawić sobie pytanie, czy zapobiegliwi i znający słabość swojego charakteru kierowcy nie będą próbować zawierać polis AC ze znacząco zaniżonymi sumami ubezpieczenia, po to tylko, aby zabezpieczyć się przed ewentualną wysokością orzeczonego przepadku?

Idąc krok dalej można sobie wyobrazić sytuację, w której polisa z zaniżoną sumą ubezpieczenia zawierana jest już po zatrzymaniu pijanego kierowcy. Wszak przepisy nie mówią o tym, że ma to być polisa obowiązująca w dniu zatrzymania, a jedynie ma być zawarta „na rok, w którym popełniono przestępstwo”.

Gdy nie ma polisy, wartość przepadku ustala się w oparciu o dostępne dane. Przepis nie wskazuje jednak, czy ma to być specjalistyczny program, katalogi celne czy też inny sposób.

Ciekawą regulacją jest § 3 art. 44b k.k. który zmienia zasady dla szczególnej grupy kierowców.

Chodzi o sytuacje, w których sprawca prowadził niestanowiący jego własności pojazd mechaniczny, wykonując czynności zawodowe lub służbowe, polegające na prowadzeniu pojazdu na rzecz pracodawcy.

W takim wypadku sąd powinien orzec nawiazkę w wysokości co najmniej 5000 zł na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej.

Pytaniem otwartym pozostaje, czy podmiotem powyższej regulacji są wyłącznie kierowcy zawodowi, czy też wszyscy pracownicy prowadzący pojazdy w ramach wykonywania obowiązków służbowych. To zapewne wykaże linia orzecznicza.

Chciałbym zauważyć, że **orzeczenie nawiazki ma mieć miejsce wyłącznie w przypadku wykonywania czynności zawodowych, a więc nie w przypadku prywatnego wykorzystania pojazdu przez pracownika.** W takiej sytuacji nie dojdzie do przepadku pojazdu, który uderzałby w pracodawcę. Z tego względu, że stanowi on własność pracodawcy wobec kierowcy orzeczonego powinien być obowiązek zapłaty równowartości pojazdu.

Zatem w zależności od powodu ujawnienia okoliczności będących podstawą orzeczenia przepadku (wykonywanie obowiązków służbowych czy jazda autem służbowym w celach prywatnych) zależeć będzie rodzaj, a zapewne i wysokość sankcji.

Czy ta nierówność wobec prawa oraz pozostałe luki/nieścisłości we wprowadzonych regulacjach pozwolą na realizację celu nadrzędnego – poprawę bezpieczeństwa na drogach? Zobaczmy. Skoro ustawodawca zdecydował się na wprowadzenie tego typu regulacji, to proponuję, aby do czasu wejścia ich w życie dokonać ponownej analizy i zmienić przepisy tak, by były one bardziej jednoznaczne, nie pozostawiające wątpliwości. Osiągnięcie celu odstraszającego będzie pewniejsze, jeżeli sankcja będzie szybsza, pewniejsza, a możliwość jej podważania zredukowana do niezbędnego minimum. □