

KANCELARIA SENATU  
BIURO ANALIZ I DOKUMENTACJI  
Dział Analiz i Opracowań Tematycznych

Opinia prawna o ustawie z dnia 8 stycznia  
2010 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny,  
ustawy – Kodeks karny wykonawczy  
oraz ustawy – Prawo ochrony środowiska  
(druk senacki nr 754)

OPINIE I EKSPERTYZY

OE-125

Styczeń 2010

Materiał przygotowany przez Dział Analiz i Opracowań Tematycznych Biura Analiz i Dokumentacji.

Biuro zamawia opinie, analizy i ekspertyzy sporządzone przez specjalistów reprezentujących różne punkty widzenia.

Wyrażone w materiale opinie odzwierciedlają jedynie poglądy autorów.

Korzystanie z opinii i ekspertyz zawartych w tym zbiorze bez zezwolenia Kancelarii Senatu dopuszczalne wyłącznie w ramach dozwolonego użytku w rozumieniu ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (Dz. U. z 2006 r. Nr 90, poz. 631 ze zm.) i z zachowaniem wymogów tam przewidzianych.

W pozostałym zakresie korzystanie z opinii i ekspertyz wymaga każdorazowego zezwolenia Kancelarii Senatu.

©Copyright by Kancelaria Senatu, Warszawa 2010

Redakcja techniczna:  
Robert Stawicki

Biuro Analiz i Dokumentacji Kancelarii Senatu  
Dyrektor – Agata Karwowska-Sokolowska – tel. 022 694 94 32, fax 022 694 94 28,  
e-mail: sokolows@nw.senat.gov.pl  
Wicedyrektor – Ewa Nawrocka – tel. 022 694 98 53,  
e-mail: nawrocka@nw.senat.gov.pl  
Dział Analiz i Opracowań Tematycznych tel. 022 694 98 04, fax 022 694 99 06

**Opinia prawna o ustawie z dnia 8 stycznia 2010 r. o zmianie ustawy - Kodeks karny, ustawy - Kodeks karny wykonawczy oraz ustawy - Prawo ochrony środowiska (druk senacki 754) w zakresie zaostrzenia odpowiedzialności wobec sprawców przestępstw komunikacyjnych popełnionych w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego**

1. Zmiany powodujące zaostrzenie odpowiedzialności karnej za przestępstwa komunikacyjne przewidziane w analizowanej ustawie polegają na:

- a) względnie obligatoryjnym zakazie prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze za ciężkie przestępstwa komunikacyjne (powodujące śmierć lub ciężki uszczerbek na zdrowiu) popełnione w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub w razie zbiegnięcia sprawcy z miejsca zdarzenia (proj. art. 42 § 3 k.k.),
- b) rozszerzeniu możliwości orzeczenia nawiązki na wszystkich skazanych, a nie tylko prowadzących pojazdy mechaniczne, będących w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub którzy zbiegli z miejsca zdarzenia za przestępstwo określone w art. 173, art. 174, art. 177 lub art. 355 k.k. (proj. art. 47 § 1 k.k.),
- c) rozszerzeniu możliwości orzeczenia świadczenia pieniężnego, także na sprawców przestępstw stypizowanych w art. 179 i art. 180 k.k. (proj. art. 49 § 2 k.k.),
- d) wyłączeniu możliwości orzeczenia grzywny albo kary ograniczenia wolności, zamiast kary pozbawienia wolności, za przestępstwo z art. 178a § 4 k.k. (proj. art. 58 § 4 k.k.),

- e) ograniczeniu możliwości warunkowego zawieszenia wykonania kary pozbawienia wolności za proj. przestępstwo z art. 178 § 4 k.k. do szczególnie uzasadnionych wypadków (proj. art. 69 § 4 k.k.),
- f) wprowadzeniu nadzwyczajnego obostrzenia kary za przestępstwo prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (proj. art. 178a § 4 k.k. ) ze względu na:
  - wcześniejsze prawomocne skazanie za prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1),
  - wcześniejsze prawomocne skazanie za przestępstwo określone w art. 173, art. 174, art. 177 lub art. 355 § 2 k.k.) popełnione w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego,
  - popełnienie przestępstwa prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego w okresie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych orzeczonego za przestępstwo.

2. Celem nowelizacji kodeksu karnego w zakresie zmian dotyczących odpowiedzialności za przestępstwa komunikacyjne popełnione w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego – co wyraźnie podniesiono w uzasadnieniu projektu ustawy o zmianie ustawy - Kodeks karny (druk sejmowy 2115) - jest wzmocnienie walki z nietrzeźwością w ruchu drogowym ze względu na wysoki poziom wypadków drogowych oraz rosnącą tendencję czynów prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub po użyciu alkoholu.

3. Dokonując oceny tych zmian w pierwszej kolejności należy się zastanowić, czy stan przestępczości komunikacyjnej popełnianej w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego jest na takim wysokim poziomie, że wymaga sięgnięcia po tak radykalne środki oraz czy są one w stanie doprowadzić do jej spadku.

Ze statystyk wypadków drogowych za lata 2006 – 2008 zaprezentowanych w uzasadnieniu projektu ustawy wynika, że liczba wypadków drogowych popełnionych z udziałem uczestników ruchu będących w stanie nietrzeźwości jest na stosunkowo wysokim poziomie, lecz nie wykazuje tendencji wzrostowej, a nawet minimalnie maleje (w 2006 r. – 6392, w 2007 r. – 6503 i w 2008 r. – 6373). W porównaniu z 1998 r. liczba ta

zmaląa prawie o połowę, bowiem w 1998 r. nietrzeźwi uczestnicy ruchu brali udział w 10.956 wypadkach drogowych, a w 2008 r. już tylko w 6 375. Wypadki, w których uczestniczyli nietrzeźwi uczestnicy ruchu obrazuje Tabela Nr 1.

**Tabela Nr 1. Wypadki drogowe popełnione z udziałem nietrzeźwych uczestników ruchu**

<b>ROK</b>	<b>WYPADKI</b>	<b>ZMARLI</b>	<b>RANNI</b>
<b>1998</b>	10 956	1 456	13 419
<b>1999</b>	8 144	1 162	9 639
<b>2000</b>	8 012	980	9 802
<b>2001</b>	6 230	696	7 684
<b>2002</b>	6 577	809	8 080
<b>2003</b>	5 800	711	7 037
<b>2004</b>	5 781	727	6972
<b>2005</b>	5 748	272	7188
<b>2006</b>	6 392	710	7 998
<b>2007</b>	6503	774	8193
<b>2008</b>	6 375	748	8 025

Z punktu widzenia proponowanych zmian istotne znaczenia ma udział w wypadkach drogowych kierujących pojazdami znajdujących się w stanie nietrzeźwości, bowiem przede wszystkim mają one ich dotyczyć. W ostatnich latach, w porównaniu z 1999 r., nastąpił spadek, o około 30%, wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu. Dane te obrazuje Tabela Nr 2.

**Tabela Nr 2. Wypadki drogowe spowodowane przez nietrzeźwych kierujących pojazdami<sup>1</sup>**

<b>ROK</b>	<b>WYPADKI</b>		<b>ZABICI</b>		<b>RANNI</b>	
	<b>L.b.</b>	<b>1999=100</b>	<b>L.b.</b>	<b>1999=100</b>	<b>L.b.</b>	<b>1999=100</b>
<b>1999</b>	5 259	100,0	777	100,0	6 988	100,0
<b>2000</b>	5 423	103,1	676	87,0	7 427	106,3
<b>2001</b>	4 056	77,1	479	61,6	5 634	80,6
<b>2002</b>	4 460	84,8	568	73,1	6 118	87,6
<b>2003</b>	3 913	74,4	495	63,7	5 268	75,4
<b>2004</b>	3 888	73,9	454	58,4	5 353	76,6
<b>2005</b>	4 005	76,1	490	63,1	5 609	80,3

<sup>1</sup> Tabela opracowana przez K. Krajewskiego: Opinia z dnia 29 września 2009 r. w przedmiocie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny z dnia 28 kwietnia 2009 r. (druk sejmowy nr 2115).

<b>2006</b>	3 643	69,2	404	51,9	5 148	73,7
<b>2007</b>	3 420	65,0	409	52,6	4 928	70,5
<b>2008</b>	3 529	67,1	427	54,9	4 976	71,2

Dokonując oceny zagrożenia ruchu drogowego przez kierujących pojazdami nie można brać pod uwagę tylko liczb bezwzględnych spowodowanych przez nich wypadków, ale ważny jest ich stosunkowy udział we wszystkich wypadkach. W latach 2009 – 2008 spowodowali oni mniej niż 10% wypadków. W 1999 r. - 9,5%, w 2000r. – 9,5%, w 2001 r. – 7,5%, w 2002 r. - 8,3%, w 2003 r. – 7,7,%, w 2004 r. - 7,6%, w 2005 r. – 8,3%, 2006 r. – 7,8%, w 2007 r. – 6,9% i w 2008 r. – 7,1%. Jest to istotny spadek w porównaniu z latami poprzednimi. Nietrzeźwi kierowcy uczestniczyli wówczas w około 20 % wypadków. I tak, w 1982 r. na ogólną liczbę 38.832 wypadków drogowych, wypadków drogowych popełnionych w stanie nietrzeźwości było 9.602 (24,7%), w 1983 r. na 40.454 - 10.084 (24,9%), w 1984 r. na 35.768 - 9.463 (26,5%), w 1985 r. na 36.100 - 8.779 (24, 3% ), w 1986 r. na 37.133 - 8.237 (22, 2% ), w 1987 r. na 36.433 - 7.696 (21, 1% ), w 1988 r. na 37.538 - 7.894 ( 21, 0%), w 1989 r. na 46.338 - 9.506 (20,5 %), w 1990 r. na 50.532 - 11.638 (23, 0%), w 1991 r. na 54.038 - 11.995 (22, 2% ), w 1992 r. na 50.990 - 10.848 (21,3 %), w 1993 r. na 48.901 - 10.373 (21, 2%), w 1994 r. na 53.647 – 11.182 (20,9%), w 1995 r. na 56.904 - 11.400 (20,0%), w 1996 r. na 57.911 - 10.472 (18,1%), w 1997 r. na 66.586 - 12.426 (18,7% ).<sup>2</sup> Dane statystyczne dotyczące przestępstwa prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości nie uzasadniają wniosku, że ma ono tendencję wzrastającą.

**Tabela Nr 3. Wykroczenia z art. 87 k.k.w. i przestępstwa z art. 178a k.k.**

<b>ROK</b>	<b>ART. 87 § 1 k.k.w.</b>	<b>ART. 87 § 2 k.k.w.</b>	<b>ART. 178a § 1 k.k.</b>	<b>ART. 178a § 2 k.k.</b>	<b>OGÓLEM</b>
<b>2000</b>			-	-	188.324
<b>2001</b>	-	-	-	-	
<b>2002</b>	-	-	-	-	157.218
<b>2003</b>	-	-	-	-	167 318
<b>2004</b>	-	-	-	-	173 539
<b>2005</b>	15 450	6 976	82 949	86 835	192 210

<sup>2</sup> „Analiza bezpieczeństwa w ruchu drogowym w latach 1982 - 1991 r.” opracowana przez Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji oraz „Wypadki drogowe w Polsce”, opracowywana corocznie przez Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji,

<b>2006</b>	16 495	9 869	82 183	92 645	201 192
<b>2007</b>	15 771	7 974	73 500	62 101	159 346
<b>2008</b>	16 869	8 058	80 115	63 570	168 612

Niewątpliwie ilość przestępstw i wykroczeń spowodowanych prowadzeniem pojazdu w stanie nietrzeźwości lub po użyciu alkoholu jest duża, ale nie jest taka, by wymagała nadzwyczajnej interwencji ustawodawcy. Nie stanowi też takiego uzasadnienia liczba przestępstw drogowych popełnionych przez nietrzeźwych kierujących pojazdami. Uzasadnianie zaostrzenia represji wobec tych sprawców wysokim poziomem wzrostu tego rodzaju przestępczości nie ma nic wspólnego z rzeczywistością, skoro mniej niż co 10 sprawca spośród kierujących jest w stanie nietrzeźwości. Świadczy to o chęci wywoływania paniki w społeczeństwie, tworzenia społecznego lęku po to tylko by wykorzystać je dla zyskania społecznego poparcia.

Istotną rolę w tworzeniu tego klimatu spełniają media. Jest to nic innego jako populizm penalny. Jest nim „zespół społecznych przekonań, a także działań politycznych i legislacyjnych podejmowanych z programowym ograniczaniem roli ekspertów, współkształtowany przez media, charakteryzujący się surowym nastawieniem do przestępczości i brakiem współczucia dla jej sprawców”<sup>3</sup>. Kreowanie czy nawet sprzyjanie populizmowi prawnokarnemu prowadzi do destabilizacji i destrukcji prawa karnego, czego dowodem jest omawiana nowelizacja. Decydujące znaczenie dla uzasadnienia proponowanych zmian ma „publiczna wiedza”, a nie statystyka przestępczości i jej naukowy opis określający rzeczywistość. Wcale nie jest powszechna opinia o konieczności surowego karania sprawców czynów polegających na prowadzeniu pojazdu po użyciu alkoholu.

W badaniach przeprowadzonych w 2006 r. za prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu respondenci proponowali: mediację – 2 osoby, grzywnę i karę ograniczenia wolności – 27, pozbawienie wolności z warunkowym zawieszeniem jej wykonania – 28, bezwzględne pozbawienie wolności – 36, inną – 5, trudno powiedzieć - 2<sup>4</sup>. Surowe karanie wcale nie jest bardziej skuteczne od nakładania kar mniej represyjnych. Stosowanie kar nadmiernie surowych, niesprawiedliwych i nieadekwatnych do stopnia winy prowadzi do tego, że wymierzoną karę skazany postrzega jako odwet oraz formę przemocy i niesprawiedliwości; wywołuje ona skutek odwrotny do zamierzonego.

<sup>3</sup> W. Zalewski: Populizm penalny – próba zdefiniowania zjawiska (w:) Populizm penalny i jego przejawy w Polsce. Materiały Ogólnopolskiego Zjazdu Katedr Prawa Karnego, Szklarska Poręba, 24 – 27 września 2008 r. Pod red. Z. Sienkiewicz, R. Kokota, Wrocław 2009, s. 31 – 32.

4. Celem zaostżenia represji wobec nietrzeźwych sprawców przestępstw drogowych – co jednoznacznie wynika z uzasadnienia projektu zmian – jest zmniejszenie tej kategorii przestępstw. Jej twórcy zapewne zapomnieli, że środki penalne są *ultima ratio* i stosuje się je wówczas, gdy inne nie są w stanie doprowadzić do założonego celu. W 2000 r. istotnie zaostżono odpowiedzialność za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości. Ustawą z dnia 14 kwietnia 2000 r. o zmianie ustawy - Kodeks karny (Dz.U. Nr 48, poz. 548):

- przekwalifikowano w przestępstwo prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1 i 2 k.k.),
- przewidziano możliwość orzeczenia zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze, wobec sprawcy ciężkiego przestępstwa komunikacyjnego popełnionego w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub gdy sprawca zbiegł z miejsca zdarzenia (art. 42 § 3 k.k.),
- wprowadzono obowiązek orzeczenia zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze w razie ponownego skazania osoby prowadzącej pojazd mechaniczny za ciężkie przestępstwo drogowe popełnione w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub w razie jego zbiegnięcia z miejsca zdarzenia (art. 42 § 4 k.k.),
- nakazano orzeczenie nawiazki na rzecz instytucji lub organizacji społecznej, do której zadań lub statutowych celów należy świadczenie pomocy osobom poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych w razie skazania sprawcy za przestępstwo komunikacyjne prowadzącego pojazd mechaniczny, jeżeli był w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo zbiegł z miejsca zdarzenia (art. 47a k.k.),
- przewidziano obligatoryjne świadczenie pieniężne na rzecz instytucji lub organizacji społecznej, do której zadań lub statutowych celów należy świadczenie pomocy osobom poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych w razie skazania sprawcy za przestępstwo prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 49a § 1 k.k.),
- podwyższono dolną granicę ustawowego zagrożenia o połowę w razie popełnienia przestępstwa komunikacyjnego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo jeżeli sprawca zbiegł z miejsca zdarzenia (art. 178 § 1 k.k.),

---

<sup>4</sup> A. Szymanowska: Polacy wobec przestępstw i karania, Warszawa 2008, s. 298.



- przewidziano możliwość podania orzeczenia wyroku do publicznej wiadomości za przestępstwa komunikacyjne popełnione w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178 § 2 i art. 178a § 3 k.k.).

Zmiany te uzasadniano analogicznie jak obecnie, a mianowicie wskazywano, że „Celem przedłożonego projektu ustawy jest skuteczniejsze niż dotąd zwalczanie plagi społecznej, jaką jest prowadzenie pojazdów mechanicznych przez nietrzeźwych kierowców, kończące się bardzo często wypadkami komunikacyjnymi, w których tracą życie i zdrowie tysiące osób”<sup>5</sup>. Wejście w życie tych zmian spowodowało istotne zaostrzenie represji, zwłaszcza wobec prowadzących pojazdy w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego.

Za wykroczenie polegające na prowadzeniu pojazdu w stanie po użyciu alkoholu od samego początku przekwalifikowania tego czynu w wykroczenie, tj. od dnia 1 stycznia 1972 r., dominowała grzywna, a wyjątkowo kara aresztu. Grzywna stanowi ponad 99% orzeczonych kar. Przykładowo wynosiła ona w 1995 r. - 99,7%, w 1996 r. - 99,9% i w 1997 r. - 99,9%. Po tej zmianie dominuje kara pozbawienia wolności. Kary za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości obrazuje Tabela Nr 4.

**Tabela Nr 4. Skazania za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości**

Rodzaj przestępstwa	Skazani	Pozbawienie wolności	%	Warunkowo zawieszane wykonanie	%	Ogranicz. wolności	%	Grzywna	%	Samoistny środek karny	%
<b>2001 r.</b>											
Art.178a § 1	44 217	21 207	47,96	20 654	46,71	4 377	9,89	18 492	41,82	137	0,30
Art. 178a § 2	34 720	10 683	30,76	10477	30,15	8 788	25,31	15 130	43,47	119	0,34
<b>2002 r.</b>											
Art. 178a § 1	53 637	29 594	55,17	28 901	53,88	5 468	10,19	18 421	34,34	154	0,28
Art. 178a § 2	43 832	15 597	35,58	15 300	34,90	11 908	27,16	16 233	37,03	94	0,21
<b>2003 r.</b>											
Art. 178a § 1	67 932	34 882	51,34	34 168	50,29	8 442	12,42	24 425	35,95	183	0,26
Art. 178a § 2	65 190	19539	29,97	18 876	28,95	19 493	29,90	26 077	40,00	81	0,12
<b>I półrocze 2004 r.</b>											
Art. 178a § 1	35 857	16 958	47,29	16 404	45,74	5 125	14,29	13 673	38,13	103	0,28
Art. 178a § 2	30 893	8 739	38,28	8 315	26,91	10 218	33,07	11 886	38,47	52	0,16

Nastąpił przede wszystkim wzrost orzeczonych kar pozbawienia wolności, z tym, że ich wykonanie z reguły było warunkowo zawieszane. Stosunkowo wysoka jest średnia kara pozbawienia wolności. I tak średnia kara pozbawienia wolności wynosiła za przestępstwo:

<sup>5</sup> Druk sejmowy nr 1019, III kadencja.

a) w 2004 r. z art.178a § 1 k.k. - 7,7, bez zawieszenia - 7,2, z zawieszeniem 7,7, z art.178a § 2 k.k. - 5,6, bez zawieszenia - 4,8, z zawieszeniem - 5,7.

b) w 2005 r. z art.178a §1 k.k. - 7,6, bez zawieszenia - 7,2, z zawieszeniem - 7,6, z art.178a § 2 k.k. - 5,6, bez zawieszenia - 5,0, z zawieszeniem - 5,6.

c) w 2006 r. za przestępstwo z art. 178a §1 k.k. wynosiła 8 miesięcy, a bez warunkowego zawieszenia - 7,3 miesiąca, a z zawieszeniem – 8,1, z art. 178a § 2 k.k, - 5,9, a bez zawieszenia - 5, z zawieszeniem - 6,0.

Mimo tak drastycznej zmiany jakościowej oceny prawnokarnej prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości nie osiągnięto istotnego spadku tego rodzajów czynów, skoro kolegia do spraw wykroczeń rozpatrywały rocznie około 200 tys. spraw o te wykroczenia. Przykładowo organy te rozpatrzyły o wykroczenie prowadzenia pojazdu w stanie po użyciu alkoholu (art. 87 § 1 i 2 k.k.w.) w 1995 r. - 232 590 spraw, w 1996 r. - 184 295, a w 1997 r. - 203 4547. W pierwszych latach po tej zmianie zauważalny był spadek tego rodzaju czynów, gdyż w 2002 r. czynów takich było 145.431, ale już w następnych latach nastąpiła ich stopniowa zwyżka, by w 2006 r. osiągnąć poziom 201 192. Dane te wskazują, że cel obniżenia zagrożenia tymi przestępstwami nie został osiągnięty, bo i nie mógł być, bowiem wybrano środek, który nie jest najlepszym instrumentem do jego uzyskania. Z góry można założyć, że obecna zmiana wywoła takie same skutki. Ponadto trzeba mieć na uwadze, że ujawniona liczba tych przestępstw w dużym stopniu zależna jest od sprawności policji w ich ujawnianiu. Przy odpowiedniej mobilizacji sił policyjnych ilość ta może gwałtownie wzrosnąć, mimo wprowadzenia nawet drakońskich kar.

**Moim zdaniem motywacja przyjęta przez twórców nowych rozwiązań zaostrzających odpowiedzialność karną sprawców za przestępstwa komunikacyjne popełnione w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego jest pozbawiona racjonalności, a zmiany te wynikają z populizmu penalnego.** Jest ona niepotrzebna i prowadzi do nadmiernej represyjności prawa karnego, a nadto – co zostanie wykazane przy rozważaniach poszczególnych zmian - powoduje jego destabilizację i destrukcję. Ograniczenia tej przestępczości trzeba poszukiwać w innych środkach.

Przykładowo w prowincji Ontario (Kanada) skazany za prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu jest obowiązany odbyć 8 - miesięczne szkolenie i po odzyskaniu prawa jazdy zainstalować w pojeździe analizator powietrza, który blokuje uruchomienie pojazdu, jeżeli u zamierzającego nim kierować stwierdzi się przekroczenie dopuszczalnej normy zawartości alkoholu w organizmie (od 2001 r.). Rozwiązania takie przyjęto też

w prowincjach Alberta (od 2008 r.), Saksaktchewan (od. 2008 r.), Quebec (od 2008 r.) i Kolumbii Brytyjskiej (od 2009 r.).

5. Wprowadzenie obligatoryjnego orzekania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze wobec sprawcy, który w czasie popełnienia przestępstwa określonego w art. 173 k.k., którego następstwem jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, albo w czasie popełnienia przestępstwa określonego w art. 177 § 2 k.k. lub w art. 355 § 2 k.k. był w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia ( art. 42 § 3 k.k.), jest rozwiązaniem bardzo restrykcyjnym, gdyż obejmuje nie tylko kierujących pojazdem, ale każdego uczestnika ruchu, np. pieszego, który doprowadził do opisanych w tym przepisie skutków. Jego represyjność zwiększa fakt, że może dotknąć także osoby, wykonujące zawód kierowcy; wówczas powoduje to dożywotnie pozbawienie prawa wykonywania zawodu. Ponadto nadmiernie ogranicza dyskrecjonalną władzę sędziego, prowadząc *de facto* do automatyzmu wymiaru tego środka karnego. Na tę kwestię zwracano uwagę w toku prac sejmowych<sup>6</sup>. Podnoszono m.in. że zmiana ta stanowi istotne ograniczenie konstytucyjnej kompetencji sądu do sprawowania wymiaru sprawiedliwości i ma charakter wprowadzenia sankcji o charakterze bezwzględnie oznaczonym. Wyklucza to indywidualizację sankcji karnej, która szczególnie w przypadku przestępstw drogowych, mających charakter nieumyślny, jest bardzo istotna. Często bowiem wchodzi wówczas w grę konieczność uwzględnienia przyczynienia się pokrzywdzonego oraz szczególnych okoliczności sytuacyjnych, które mogą znacznie zmniejszać winę sprawcy<sup>7</sup>. Represyjność tego środka zwiększa fakt, że nie jest w ogóle możliwe skrócenie jego wykonania, gdyż jest ono wyłączone w art. 84 § 2 k.k.

Ponadto nie bez znaczenia jest fakt, że skutkiem takiego orzeczenia jest wyłączenie możliwości zatarcia skazania, co prowadzi do niespójności kodeksu karnego, który przewiduje zatarcie skazania nawet w przypadku najcięższych umyślnych zbrodni. Wprawdzie kodeks karny w art. 106a przewiduje *expressis verbis* wyłączenie zatarcia skazania na karę pozbawienia wolności bez warunkowego zawieszenia jej wykonania za przestępstwo przeciwko wolności seksualnej i obyczajności, jeżeli pokrzywdzony był

---

<sup>6</sup> Stanowisko rządu z dnia 15 września 2009 r. do poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny, stanowisko Naczelnej Rady Adwokackiej z dnia 24 czerwca 2009 r., opinia Pierwszego Prezesa SN z dnia 1 lipca 2009 r. w sprawie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy - Kodeks karny (dot. zakazu prowadzenia pojazdów) (druk sejmowy nr 2115).

<sup>7</sup> W. Wróbel: Opinia prawna z dnia 2 października 2009 r. o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny (druk sejmowy nr 2115).

małoletnim poniżej lat 15, lecz rozwiązanie to spotkało się ze słuszną krytyczną oceną ze strony przedstawicieli doktryny. Podkreśla się, że jest to rozwiązanie niehumanitarne i jeśli już ustawodawca uznał, mając na uwadze założenia polityki karnej, zaostrzenie odpowiedzialności za te przestępstwa, to mógł ewentualnie wydłużyć okres, po którym następuje zatarcie skazania z mocy prawa lub wykluczyć taką możliwość na podstawie orzeczenia sądu<sup>8</sup>. Zachwiana jest spójność prawa, skoro zatarciu podlega nawet skazanie na karę 25 lat i dożywotniego pozbawienia wolności (art. 107 § 1 i 3 k.k.), a więc za najcięższe zbrodnie<sup>9</sup>.

Wprawdzie obligatoryjność orzeczenia zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze łagodzi klauzula, że sąd może odstąpić od orzeczenia tego środka karnego na zawsze, jeżeli *verba legis*, „zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami”. Jest to niewątpliwie złagodzenie rygorystyczności tego uregulowania, lecz można zasadnie zakładać – ze względu na represyjność tego środka – że wyjątek ten stanie się regułą. Sędziowie wykorzystują go do tego, by zbojkotować dyrektywę zawartą w proj. art. 42 § 3 k.k. jako niesłuszną i niesprawiedliwą i nie będą orzekać zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów na zawsze, wykazując, że zachodzi taki szczególny wypadek. Nie jest to argument przeciwko temu wyjątkowi, ale przemawia on za tym, by nie zmuszać sędziów do obchodzenia przepisów, a zrezygnować z proponowanej treści art. 42 § 3 k.k. Na taką możliwość reakcji sędziów i poszukiwania prób obejścia tego przepisu słusznie wskazywał Pierwszy Prezes Sądu Najwyższego, pisząc, że „Wprowadzenie w tym zakresie obligatoryjnego orzekania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na zawsze, sprzecznego z zasadami indywidualizacji kary, prowadzić będzie do nieproporcjonalnych skutków społecznych (...); prowadzić może albo do orzeczeń niesprawiedliwych albo do unikania wydawania przez sądy orzeczeń skazujących i korzystania z instytucji nadzwyczajnych.”<sup>10</sup>.

Niezależnie od tego w proj. art. 42 § 3 k.k. niesłusznie pominięto art. 174 k.k. Z posiedzenia Komisji Nadzwyczajnej do spraw zmian w kodyfikacjach z dnia 16 grudnia 2009 r. wynika, że przepis ten został skreślony dlatego, że art. 174 k.k. nie zawiera typu kwalifikowanego przez następstwo w postaci śmierci lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu,

---

<sup>8</sup> M. Mozgawa (w:) M. Budyn – Kulik, P. Kozłowska – Kalisz, M. Kulik, M. Mozgawa: Prawo karne materialne. Część ogólna, Wolters Kluwer 2006, s. 468, tenże: M. Mozgawa (w:) M. Budyn – Kulik, P. Kozłowska – Kalisz, M. Kulik, M. Mozgawa: Kodeks karny. Komentarz, Wolters Kluwer 2007, s. 212.

<sup>9</sup> A. Marek: Nieprzemysłane zaostrzenie kar z pedofilię, Rzeczpospolita z dnia 14 sierpnia 2005 r., s. C 3. tenże: Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2006, s. 239.

<sup>10</sup> Opinia Pierwszego Prezesa SN z dnia 1 lipca 2009 r. w sprawie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy - Kodeks karny (druk sejmowy nr 2115).

w związku z tym nie można mówić o następstwie czynu na bazie proj. art. 42 § 3 k.k. Stanowisko to wynika z nieporozumienia, gdyż w proj. art. 43 § 3 k.k. nie chodzi o przestępstwa kwalifikowane przez następstwa w postaci śmierci lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, a przepis ma na uwadze konkretne skutki, jakie spowodowało przestępstwo. Nie trzeba mieć wybujałej wyobraźni, by przewidzieć czyn polegający na spowodowaniu bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy (art. 174 § 1 lub 2 k.k.), który pociągnął za sobą śmierć lub ciężki uszczerbek na zdrowiu osoby, nie stanowiąc jeszcze katastrofy w komunikacji (art. 173 k.k.). Przykładowo sprawca nieумыślnie spowodował niebezpieczeństwo katastrofy, w której osoba doznała ciężkiego uszczerbku na zdrowiu. Czyn taki podlega kwalifikacji tylko z art. 174 § 2 k.k. i w związku z tym nie można orzec wobec sprawcy zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów na zawsze, a gdyby nie spowodował niebezpieczeństwa katastrofy, a tylko wypadek drogowy z art. 177 § 2 k.k. orzeczenie takiego zakazu byłoby obligatoryjne. Korzystniejsze jest więc spowodowanie groźniejszego skutku, jakim jest niewątpliwie spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy. Podany przykład nie może być kwalifikowany jako spowodowanie katastrofy w komunikacji (art. 173 k.k.). Dla bytu przestępstwa katastrofy w komunikacji niezbędne jest wystąpienie zdarzenia mającego postać katastrofy i skutków w postaci zagrożenia życia lub zdrowia wielu osób albo mienia w znacznych rozmiarach. Zasadnie w proj. art. 43 § 3 k.k. nie odwołano się do przepisów określających kwalifikowane typy katastrofy w komunikacji (art. 173 § 3 i 4 k.k.), mając na uwadze, że skutki te mogą wystąpić także w jej typie podstawowym, np. ciężki uszczerbek na zdrowiu jednej lub dwóch osób.

Do wyjątków należy orzekanie zakazu na zawsze w innych państwach. Przykładowo na Tajwanie orzeka się zawieszenie prawa jazdy dożywotnio w razie spowodowania ciężkiego uszkodzenia ciała lub śmierci, a w stanie Montana (USA) obligatoryjne staje się orzeczenie pozbawienia prawa jazdy dożywotnio w razie ponownego prowadzenia pojazdu w stanie wskazującym na zawartość 0,4 promila alkoholu lub więcej przez kierowcę zawodowego, lecz po upływie 10 lat może on ubiegać się o przywrócenie prawa jazdy.

6. O ile uzasadniona była możliwość orzeczenia nawiązki na skazanego prowadzącego pojazd mechaniczny będącego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub który zbiegł z miejsca zdarzenia za przestępstwo określone w art. 173, 174, 177 lub art. 355 (art. 47 § 3 k.k.), o tyle trudno znaleźć racjonalne argumenty przemawiające za rozszerzeniem tej możliwości na każdego sprawcę takiego przestępstwa będącego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, np. pieszego (proj. art. 47 § 1 k.k.). Zagrożenie dla ruchu, jakie może spowodować znajdujący się w stanie nietrzeźwości lub pod

wpływem środka odurzającego kierujący pojazdem jest nieporównanie większe niż to, którego sprawcą może być inny uczestnik ruchu będący w takim stanie. Propozycja zawarta w tym przepisie wskazuje na jedną z niekonsekwencji uchwalających omawianą ustawę, którzy w jednych przepisach ograniczają zaostrenie prawa do prowadzących pojazdy w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, a w innych do wszystkich sprawców będących w takim stanie.

7. Rozszerzenie możliwości orzeczenia świadczenia pieniężnego także na sprawców przestępstwa stypizowanego w art. 180 k.k. (proj. art. 49 § 2 k.k.) nie budzi zastrzeżeń, gdyż zwiększa represję wobec sprawców znajdujących się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. Jednak objęcie tym przepisem wszystkich sprawców przestępstwa z art. 179 k.k. nie znajduje uzasadnienia. Orzeczenie tego środka karnego może być uzasadnione wobec sprawców tego przestępstwa w sytuacji, gdy dopuszczą osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości lub będącą pod wpływem środka odurzającego do prowadzenia pojazdu mechanicznego lub innego pojazdu na drodze publicznej. Objęcie tym przepisem także tych sprawców, którzy dopuszczą do ruchu pojazd mechaniczny lub inny pojazd w stanie bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, nie ma nic wspólnego z zaostreniem represji za przestępstwa komunikacyjne popełnione w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego.

8. Wyłączenie możliwości orzeczenia grzywny albo kary ograniczenia wolności zamiast kary pozbawienia wolności za przestępstwo z art. 178a § 4 k.k. (proj. art. 58 § 4 k.k.) wpisuje się w nurt ograniczeń władzy dyskrecjonalnej sędziego. Prowadzi również do naruszenia spójności kodeksu karnego. W stosunku do sprawcy, niebędącego kierującym pojazdem mechanicznym, który dopuści się ponownie przestępstwa z art. 177 § 1 k.k. lub z art. 174 § 2 k.k. w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego nie ma przeszkód do orzeczenia kary wolnościowej, stosując art. 58 § 3 k.k., a nie jest to możliwe, gdy ponownie popełni przestępstwo z art. 178a § 1 k.k., mimo że nie wywołało negatywnego skutku na osobie. Nie ma też przeszkód – ze względu na ustawowe zagrożenie – do zastosowania art. 58 § 3 k.k. do sprawcy, który ponownie dopuści się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego nieumyślnie spowodowania katastrofy w komunikacji (art. 173 § 2 k.k.), nawet gdy kierował pojazdem niemechanicznym, a w razie ponownego kierowania w takim stanie pojazdem mechanicznym bez wywołania jakiegokolwiek skutku nie jest to możliwe.

9. Najdalej idącym ograniczeniem zasady indywidualizacji kary jest zawężenie możliwości warunkowego zawieszenia wykonania kary pozbawienia wolności za przestępstwo z art. 178 § 4 k.k. do szczególnie uzasadnionych wypadków (proj. art. 69 § 4 k.k.). Prowadzi to do takich samych niedorzeczności, jakie wykazano przy omawianiu proj. art. 58 § 4 k.k. Ponadto sprawcy ci traktowani są, w tym zakresie, bardziej rygorystycznie niż recydywiści zwykli (art. 64 § 1 k.k.), co do których nie ma żadnych ograniczeń w zakresie warunkowego zawieszenia kary pozbawienia wolności, a są one przewidziane do recydywistów wielokrotnych określonych w art. 64 § 2 k.k. (art. 69 § 3 k.k.). Nie wydaje się, by jakiegokolwiek względy, w tym prewencyjne, przemawiały za stosowaniem do nich takich samych ograniczeń, jak do recydywistów wielokrotnych. Zmiana ta wskazuje, że dokonano fragmentarycznej nowelizacji przepisów regulujących odpowiedzialność za przestępstwa popełnione w stanie nietrzeźwości, koncentrując się na prowadzącym pojazd mechaniczny w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. Jeśli już chciano zaostrzyć przepisy w tej sferze należało dokonać zmian regulacji kompleksowo, obejmując wszystkich sprawców, dopuszczających się przestępstw komunikacyjnych w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. Byłyby to zmiany spójne i nie powodowałyby dekonstrukcji kodeku karnego.

10. Zaostrzenie odpowiedzialności za określone w proj. art. 178a § 4 k.k. jest, jak wcześniej wykazano, nieuzasadnionym i nadmiernym represjonowaniem tych sprawców. Regulacja ta narusza zarówno zasadę proporcjonalności, jak i konieczności wprowadzania tak surowej sankcji. Poza tym prowadzi do niespójności ustawowego zagrożenia przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Zagrożenie przewidziane w proj. art. 178a § 4 k.k. nie jest porównywalne z innymi przestępstwami przewidzianymi w rozdziale XXI k.k. Przestępstwo przygotowania do spowodowania katastrofy (art. 175 k.k. ), a więc do przestępstwa najgroźniejszego w tym rozdziale jest zagrożone karą łagodniejszą, bo karą pozbawienia wolności do 3 lat. Taka sama sankcja jest przewidziana za skutkowe przestępstwo spowodowania średniego wypadku drogowego, podczas gdy przestępstwo z proj. art. 178a § 4 jest przestępstwem „wyrosłym” z abstrakcyjnego zagrożenia.

Niezrozumiałe jest objęcie tym przepisem także sprawców, którzy wcześniej nie dopuścili się przestępstwa, jako prowadzący pojazd mechaniczny. Skazanie za przestępstwo określone w art. 173, art. 174, art. 177 lub art. 355 § 2 k.k. popełnione w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego nie jest ograniczone do sprawcy będącego prowadzącym pojazd mechaniczny, ale dotyczy również innych sprawców, np. pieszych. kierujących pojazdami niemechanicznymi. Dla zachowania spójności uregulowań ta

przesłanka obostrzenia powinna objąć tylko sprawców tych przestępstw, którzy dopuścili się ich, prowadząc pojazd mechaniczny w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. Jest to o tyle uzasadnione, że obostrzenie dotyczy wcześniej prawomocnie skazanych za prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1 k.k.), a nie obejmuje wcześniejszego skazania za prowadzenie w takim stanie innego pojazdu (art. 178a § 2 k.k.). Jednakże dodawanie jako przesłanki obostrzenia wcześniejszego skazania prowadzącego pojazd mechaniczny będącego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego za przestępstwo określone w art. 173, art. 174, art. 177 lub art. 355 § 2 k.k. jest zbędne, gdyż sprawca któregośkolwiek z tych przestępstw, dopuszczając się ich jako prowadzący pojazd w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, wypełnia jednocześnie znamiona przestępstwa z art. 178a § 1 k.k. W zależności od przyjętej koncepcji, które prezentowane są w doktrynie, znajdzie to wyraz w wyroku skazującym w kumulatywnej kwalifikacji czynu albo jako odrębne przestępstwo pozostające w zbiegu realnym z którymś z tych przestępstw. Obostrzenie proponowane w proj. art. 178a § 4 k.k. wynikające z ponownego skazania, nie jest uzależnione od okresu, w którym doszło do ponownego skazania. Nie przewidziano żadnego terminu przedawnienia proponowanej recydywy, a zatem przepis ten nie będzie miał zastosowania dopiero wówczas, gdy poprzednie skazanie ulegnie zatarciu. Tymczasem zarówno recydywa zwykła (art. 64 § 2 k.k.), jak i multirecydywa (art. 64 § 2 k.k.) nie zachodzi w sytuacji, gdy od odbycia poprzedniej kary pozbawienia wolności upłynęło 5 lat, a chodzi przecież z reguły o przestępstwa groźniejsze. Jest to kolejna niespójność nowej regulacji.

11. Sankcjonowanie prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego jest w Polsce najsurowsze, biorąc pod uwagę przykłady w innych krajach. Przykładowo przestępstwo prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu określone w § 316 niemieckiego kodeksu karnego zagrożone jest karą pozbawienia wolności do roku lub karą grzywny samoistnej. W Holandii taki czyn zagrożony jest karą pozbawienia wolności do 3 miesięcy albo grzywny<sup>11</sup>. W praktyce holenderskiej z reguły wymierza się kary w dolnych granicach; pozbawienie wolności orzeka się na ogół w wymiarze 2 tygodni. Holenderski Urząd Prokuratora Publicznego zaleca, że orzeczenia kary pozbawienia wolności w wymiarze 14 dni można żądać dopiero przy zawartości alkoholu przekraczającej 2,0 promila w połączeniu z pozbawieniem uprawnień do prowadzenia pojazdów na 12 miesięcy.

---

<sup>11</sup> Art. 26 § 1 holenderskiej ustawy prawo o ruchu drogowym.



W ustawodawstwach innych krajów dodatkowe okoliczności wpływają na zaostrzenie odpowiedzialności karnej, np. duże stężenie alkoholu, czy spowodowanie realnego zagrożenia w ruchu drogowym (zob. art. 315a niemieckiego k.k.). W praktyce często dochodzi do wymierzania krótkoterminowych kar pozbawienia wolności w granicach 1 miesiąca lub 2 miesięcy, tzw. kar szokowych. np. w Szwecji i Danii. W Hiszpanii prowadzenie pojazdu silnikowego lub motoroweru przez osobę znajdującą się pod wpływem narkotyków, środków odurzających, substancji psychotropowych lub napoi alkoholowych zagrożone jest karą więzienia od 3 do 6 miesięcy lub karą grzywny od 6 do 12 miesięcy i pracą na rzecz społeczeństwa od 31 do 90 dni oraz pozbawieniem prawa prowadzenia pojazdów silnikowych i motorowerów na okres powyżej roku do 4 lat (art. 379 § 2 hiszpańskiego k.k.).

W Wielkiej Brytanii prowadzenie lub usiłowanie prowadzenia pojazdu w stanie przekraczającym 0,8 promila alkoholu zagrożone jest karą 6 miesięcy więzienia i grzywną do 5000 funtów oraz pozbawieniem prawa prowadzenia pojazdów na rok, a w razie popełnienia tego przestępstwa w ciągu 10 lat - pozbawieniem prawa prowadzenia pojazdów na co najmniej 3 lata.

W Szwecji, w której kultywowany jest taki sam jak u nas skandynawski model picia, czyli spożywanie mocnych trunków i w dużych ilościach jednorazowo, za prowadzenie pojazdu w stanie przekraczającym 0,2 promila alkoholu przewiduje się karę więzienia do 6 miesięcy, a po przekroczeniu 1,0 promila – do 2 lat więzienia.

Ustawodawstwo federalne Kanady, przy progu trzeźwości 0,8 promila alkoholu, za prowadzenie pojazdu po jego przekroczeniu pierwszy raz, przewiduje grzywnę od 1000 dolarów kanadyjskich i pozbawienie prawa jazdy na okres od 1 roku, drugi raz – od 30 dni więzienia i pozbawienie prawa jazdy na okres od 2 lat, trzeci raz i następne - od 120 dni więzienia i pozbawienie prawa jazdy od 3 lat (art. 253 – art. 259 kanadyjski k.k.).

W Chinach prowadzenie pojazdu w stanie wskazującym powyżej 0,2% alkoholu zagrożone jest grzywną 200 – 500 yuanów i zawieszeniem prawa jazdy od 1 do 3 miesięcy, a w stanie powyżej 0,8% alkoholu - do 15 dni więzienia i grzywną od 500 do 2000 yuanów oraz zawieszeniem prawa jazdy od 3 do 6 miesięcy.

12. Dokonując oceny polskiego ustawodawstwa z punktu widzenia traktowania osób znajdujących się w ruchu drogowym po spożyciu alkoholu, nie sposób nie mieć na uwadze, że przewiduje ono zakaz prowadzenia pojazdu po użyciu chociażby najmniejszej dawki alkoholu. Wykroczeniem jest bowiem prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka (art. 87 § 1 k.k.w.), a prowadzenie w takim stanie innego pojazdu na drodze publicznej lub w strefie zamieszkania (art. 87 § 2

k.k.w.). Tymczasem w wielu państwach próg, którego przekroczenie rodzi odpowiedzialność za przestępstwo lub wykroczenie, jest ustalony na wyższym poziomie. Dopuszczalna zawartość alkoholu we krwi w promilach wynosi w Luksemburgu, Malcie, Wielkiej Brytanii — 0,8; w Andorze, Austrii, Belgii, Bośni i Hercegowinie, Bułgarii, Danii, Finlandii, Francji, Grecji, Hiszpanii, Holandii, Irlandii, Islandii, Izraelu, Jugosławii, Łotwie, Macedonii, RFN, Norwegii, Portugalii, Słowenii, Szwajcarii i Turcji — 0,5; w Albanii i Szwecji — 0,2; na Białorusi, w Chorwacji, Czechach, Estonii, Litwie, Rosji, Rumunii, Słowacji, na Ukrainie i Węgrzech — 0,0<sup>12</sup>.

Niektóre państwa przewidują różne progi w zależności od rodzaju prowadzonego pojazdu lub okresu posiadania prawa jazdy. Przykładowo w Hiszpanii zawartość ta nie może przekraczać:

- 0,5 g/l alkoholu we krwi lub 0,25 mg/l alkoholu w wydychanym powietrzu u kierujących jakimkolwiek pojazdem lub rowerem,
- 0,3 g/l alkoholu we krwi lub 0,15 mg/l alkoholu w wydychanym powietrzu u kierujących pojazdami przeznaczonymi do przewozu towarów o maksymalnej ładowności powyżej 3.500 kg, przeznaczonymi do transportu pasażerów posiadającymi powyżej 9 miejsc siedzących lub pojazdami użyteczności publicznej, pojazdami przeznaczonymi do transportu szkolnego, transportu nieletnich, przewożącymi materiały niebezpieczne lub pojazdami uprzywilejowanymi,
- 0,3 g/l alkoholu we krwi lub 0,15 mg/l alkoholu w wydychanym powietrzu u kierowców w ciągu 2 lat od otrzymania prawa jazdy lub pozwolenia uprawniającego do ich prowadzenia<sup>13</sup>.

Rezolucja nr 7 Rady Europy, uchwalona przez Komitet Ministrów w dniu 22 marca 1973 r. stanowi, iż: “Kierujący pojazdem silnikowym na drodze publicznej, który znajduje się pod wpływem napojów alkoholowych, odpowiada karnie, gdy udowodni się jego niezdatność do prowadzenia pojazdów lub gdy stężenie alkoholu wynosi co najmniej 0,8 promila. Niemniej, państwa członkowskie mają dowolność w wyborze niższej granicy”. Rada Unii Europejskiej w Decyzji z dnia 26 czerwca 2000 r. rekomenduje państwom członkowskim ustanowienie górnej granicy dozwolonego spożycia alkoholu przez kierowców wynoszącej 0,5 mg/ml, z możliwością ustanowienia niższych granic dla określonej kategorii

---

<sup>12</sup> [www.parpa.pl](http://www.parpa.pl).

<sup>13</sup> B. J. Stefańska: Skutki odmowy poddania się badaniu na obecność alkoholu we krwi w ustawodawstwie Hiszpanii, PnD 2009, Nr 4, s. 56 – 57.

kierowców<sup>14</sup>. Parlament Europejski Decyzją z dnia 11 marca 1998 r. uznał określone inicjatywy jako priorytetowe dla Unii Europejskiej, mające na celu obniżenie do połowy ilości ofiar wypadków drogowych w przeciągu 15 lat, m.in. podjęcie środków ustawodawczych w celu zmniejszenia maksymalnie dopuszczalnej ilości alkoholu we krwi do 0,5 mg/ml dla kierowców, zgodnie z projektem składanym Radzie od 1989 r. oraz zakazania sprzedaży napojów alkoholowych na stacjach benzynowych oraz na autostradach, jak i podjęcie środków w celu zapewnienia spełnienia niniejszej normatywy oraz standaryzacji urządzeń mierzących ilość alkoholu w wydychanym powietrzu<sup>15</sup>.

13. Reasumując, nowelizacja kodeksu karnego zawarta w ustawie z dnia 8 stycznia 2010 r. o zmianie ustawy - Kodeks karny, ustawy - Kodeks karny wykonawczy oraz ustawy - Prawo ochrony środowiska w zakresie odpowiedzialności za przestępstwa komunikacyjne popełnione w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, nie znajduje uzasadnienia w obecnym stanie przestępstw popełnionych przez prowadzących pojazdy w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, co stanowiło główny motyw proponowanych zmian. Ma charakter fragmentaryczny, prowadząc do dekompozycji kodeksu karnego, gdyż proponowane zmiany, z jednej strony dotyczą sprawców będących prowadzącymi pojazdy mechaniczne w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, a z drugiej - odnoszą się do wszystkich sprawców będących w takim stanie. Ponadto widoczna jest niekonsekwencja niektórych uregulowań, powodująca, że popełnienie groźniejszego czynu spotka się z łagodniejszym potraktowaniem niż popełnienie czynu łagodniejszego.

---

<sup>14</sup> Decyzja Rady Unii Europejskiej z dnia 26 czerwca 2000 r. o wzmocnieniu bezpieczeństwa drogowego, (Dz.U. WE z dnia 21 lipca 2000 r.).

<sup>15</sup> Decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 1998 r. (Dz.U. WE z dnia 6 kwietnia 1998 r.).

